

Occasion

Moins de 3 000 €

Renault Clio 2 essenceLes versions à privilégier...
et celles à éviter **P. 50****Electriques récentes**De vraies bonnes affaires
en seconde main **P. 46****Radars urbains**La dernière
arme des
maires !

- ✓ Jusqu'à 5 000 en plus
- ✓ Contrôle simultané vitesse/feu rouge
- ✓ Retour du flash...

P. 12

Premier match

**Dacia
Bigster hybride****Le meilleur ennemi
du Duster** **P. 34**

Comparatif citadines électriques

P. 24**Petits prix, grandes ambitions : quelle est la nouvelle reine des villes ?**

Nouveauté

**Renault 4 E-Tech et 4L**
Le choc des générations **P. 16**

Les coachs

P. 45Usure, hernie, craquelures...
Quand changer vos pneus ?

L 14629 - 1912 - F: 2,50 €

BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € -
PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 € - SCAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80 DTU



RENAULT RAFALE HYPER HYBRID E-TECH 4X4 300 CH RECHARGEABLE

jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 105 km d'autonomie électrique⁽²⁾
4Control advanced à 4 roues directrices
jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite

490€ à partir de
/mois⁽³⁾

2 mois de loyer offerts⁽⁴⁾

LLD 37 mois, 1^{er} loyer 5 500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾

profiter
de l'offre





existe aussi en motorisation FULL HYBRID E-TECH 200 ch sans recharge

modèle présenté : Renault rafale atelier alpine hyper hybrid e-tech 4x4 300 ch rechargeable avec options **662€/mois⁽⁶⁾** 1^{er} loyer 5500€. contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁵⁾ (1) avec un plein d'essence et une charge complète de batterie selon wltp pour moteur e-tech 4x4 300 ch. (2) sur cycle wltp, autonomie réelle suivant conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2024. (3) ex. pour Rafale atelier alpine hyper hybrid e-tech 4x4 300 ch, hors options. (3)(6) locations longue durée, hors assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac, agissant sous la marque commerciale Mobilize financial services, capital de 415100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 ros bobigny. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais de remise en état standard et km sup. (4) 3^e et 4^e loyers offerts si lld. (5) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail points de vente et renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Renault rafale e-tech neuve du 1^{er} au 30/04/25. consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 0,5/5. émissions co₂(g/km)*: 12/113. *selon norme wltp.

Renault recommande Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



PEUGEOT NOUVEAU E-5008 ÉLECTRIQUE



JUSQU'À 8 ANS DE GARANTIE⁽¹⁾

7 places

Jusqu'à 668 km d'autonomie⁽²⁾

Également disponible en hybride



Consommation mixte WLTP (l/100 km): 0

(1) Allure Care : 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. (2) pour une version Allure, norme WLTP en cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 L'événement Les youngtimers font leur show!
- 8 Le courrier
- 10 Les vérifs de la semaine
- 12 Les news
- 14 La photo de la semaine
- 16 Les nouveautés La Renault 4 E-Tech face à la R4 GTL de 1985
- 20 Les voitures de la semaine: à bord du SUV compact électrique MG S5

ESSAIS

- 23 Le labo
- 24 Comparatif Le grand match des petites électriques: 6 citadines à prix doux
- 30 Panoramique L'Audi A6 Avant 2.0 TDI quattro S line de 204 ch
- 34 Match Le nouveau Dacia Bigster full hybrid 155 ch affronte le Duster 140 ch
- 38 Essai Le VinFast VF6 de 204 ch
- 40 Test lecteurs La Mini Cooper C
- 42 On a tout essayé! Le SUV Lamborghini Urus 4.0 V8 SE Hybride Rechargeable de 800 ch

GUIDE PRATIQUE

- 45 Les coachs Auto Plus Pneus: quand les changer?
- 46 Acheter une voiture d'occasion Voitures électriques: les prix baissent!
- 49 Ça vous est arrivé
- 50 Les stars de l'occasion Une Renault Clio 2 essence à moins de 3000 €
- 52 Le coin des experts Hériter d'une voiture: ce qu'il faut savoir

MAGAZINE

- 54 Le sport F1, les chroniques de Jean-Louis Moncet. Itinéraire d'un champion du monde, ép. 4: Juan Manuel Fangio
- 56 Auto Plus Classiques La Peugeot 205 Roland Garros (1989)
- 58 Le prix des voitures neuves

Trait d'humeur

Voici les "starter packs" des grands patrons de l'auto (garantis sans IA !)



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 21 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

Nos très chères automobiles

Si vous êtes lecteur d'Auto Plus, c'est que votre voiture vous est chère. Un constat qui, malheureusement, dépasse aujourd'hui la simple dimension affective. Les voitures sont devenues chères, et ce pour tout le monde.

La rencontre intergénérationnelle entre la Renault 4 E-Tech et la 4L (voir p. 16) met en lumière quarante ans de progrès automobile. Sécurité, confort, performances, comportement... cet objet de liberté a été transfiguré en quatre décennies. Mais la métamorphose n'a pas été "gratuite". Ainsi, en convertissant simplement le tarif de la 4L GTL de 1985 au prix d'aujourd'hui – en tenant compte de l'inflation et du pouvoir d'achat –, les 43 900 bons vieux francs de l'époque correspondent à 13 800 € aujourd'hui. Or, vous pouvez chercher: un modèle neuf à ce prix-là, il n'y en a qu'un (Dacia Sandero 65 Essential à 12 990 €).

La descendante de la 4L navigue ainsi dans d'autres sphères tarifaires, puisque sa gamme débute à 29 990 € pour atteindre... 37 490 € en version haut de gamme. Certes avant le bonus, mais vu le montant de ce dernier et ses conditions d'attribution, ça n'est pas lui qui change la donne. Alors, s'il est vrai que la R4 E-Tech fait tout mieux que son aïeule, et plus proprement (au moins au moment de l'usage), encore faut-il avoir les moyens d'en profiter. Cet exemple illustre bien la hausse continue du prix des voitures neuves, qui s'est accélérée ces dernières années. Selon notre partenaire AAA Data, le ticket moyen pour acquérir un nouveau véhicule s'établissait à 24 450 € en 2014 pour atteindre 36 710 € l'année dernière! Cela fait une progression de 50%, soit bien plus vite que l'inflation... et que les salaires.

Le progrès technique suffit-il à justifier cette surchauffe des tarifs? Non. Bien sûr, on ne peut pas nier que le passage à l'électrique ou les équipements de sécurité et de dépollution imposés par des normes de plus en plus sévères pèsent lourd sur la facture. Mais les constructeurs ont aussi profité de la période post-Covid, marquée par la crise des semi-conducteurs et le déséquilibre de l'offre et de la demande, pour gonfler leurs prix et leurs marges. C'était même le cheval de bataille de Carlos Tavares, ex-patron de Stellantis, stratégie qu'il avait baptisée "pricing power". Or quand il s'agit de pouvoir, la notion de lutte n'est jamais loin. Et aujourd'hui, c'est le pouvoir d'achat contraint qui va faire pression sur les prix, sans quoi nos très chères voitures deviendront nos trop chères voitures.

Mathieu



Par Thierry Réaubourg

ROULAGES
ÉPRE

Les youngtimers fon

Désormais totalement intégrées au macrocosme de la voiture dite "de collection", les youngtimers – ces jeunes an de tous les salons. Un événement majeur leur est même consacré ce week-end sur le circuit de Linas-Montlhéry... passionnez pour la Peugeot 205 (GTI... ou pas !), la Citroën BX, l'Alpine A310, la BMW Z3 ou la Ferrari Testarossa,

Youngtimers Days



► 26 ET 27 AVRIL - CIRCUIT DE LINAS-MONTLHÉRY (91)

Déjà la 14^e édition pour ce grand rassemblement consacré aux youngtimers ! Avec le légendaire autodrome de Linas-Montlhéry pour cadre et deux journées de festivités, ce week-end s'annonce une fois de plus exceptionnel. Les 10 000 visiteurs attendus pourront admirer (et entendre) plus de 900 voitures des années 1980, 1990 et 2000, qu'il s'agisse de populaires, de sportives ou de modèles de prestige. Renault 5 Five, Volkswagen Golf GTI, Ferrari Testarossa : ici, tout le monde se mélange ! Sur les aires d'expo comme sur la piste, puisque 300 de ces pépites, bichonnées par leurs propriétaires, se partageront les nombreuses sessions de roulage sur le circuit. Si vous voulez voir une Citroën BX Sport chercher des poux à une BMW 325i, *this is the place to be !* Ne manquez pas non plus les expositions de Citroën Héritage et Renault The Originals, les démonstrations des Peugeot 306 Maxi et Venturi 400 LM, les séances de dédicaces du pilote Jean-Pierre Malcher ou la grande parade sur l'anneau de vitesse en fin de journée. Et, cerise sur le capot, votre revue favorite sera cette année de la fête en tant que partenaire officiel, avec ses magazines consacrés aux jeunes anciennes (*Auto Plus Youngtimers*) et aux moins jeunes (*Auto Plus Classiques*). On vous attend nombreux sur notre stand !

- Billet visiteur : 15 € la journée/20 € le week-end (gratuit pour les moins de 14 ans). Pack expo et parade pour 1 voiture, le conducteur et 1 accompagnant : 30 € la journée/40 € le week-end. Pack pilote : trop tard, c'est complet !
- Youngtimers-festival-2025.eventmaker.io/fr



T. REAUBOURG



70 ans d'Alpine

► DU 30 MAI AU 1^{er} JUIN - DIEPPE (76)

Les rues de Dieppe et son front de mer vibreront au son des Alpine trois jours durant, fin mai, pour célébrer les 70 ans de la célèbre marque française de voitures sportives, créée en 1955 par Jean Rédélé. Expositions, rétrospective historique, parades

en ville, rallyes touristiques, concours d'état, visite de l'usine de production et beaucoup d'autres surprises sont réservées aux participants venus avec leur voiture (inscription obligatoire) comme aux visiteurs. Plus de 1 000 Alpine sont attendues, avec les modèles de la première heure (A106, A108, A110, GT4) pour vedettes. Mais les youngtimers (A310, V6 GT et Turbo, A610) devraient également être présentes en force...

- Entrée libre pour les visiteurs. • 70ansalpinedieppe.fr

ANN-DEELAMOUR / DPPI / ALPINE

CitroDays

► DU 15 AU 17 AOÛT - LAC DU DER, GIFFAUMONT-CHAMPAUBERT (51)

Les CitroDays ? Un immense rassemblement à ne manquer sous aucun prétexte si vous en pincez pour les Chevrons ! Plus de 2 000 Citroën, des origines à nos jours, seront en effet regroupées au bord du très agréable lac du Der, en Marne et Haute-Marne, le week-end du 15 août. Au programme : musée éphémère, concours d'élegance, bourse de pièces détachées, tombola (1^{er} prix : une Ami électrique !) et de nombreux anniversaires à célébrer. A commencer, bien sûr, par les 70 ans de la DS. Du côté des youngtimers, on y soufflera les 40 bougies des BX Sport et 4TC, ainsi que celles – au nombre de 20 cette année – de la C6.

- Accès en Citroën : 100 € les 3 jours pour une voiture et deux personnes. 25 € par passager supplémentaire. Billet visiteur : tarif communiqué prochainement. • Citrodays.org



T. REAUBOURG

, SALONS, EXPOSITIONS,
ÉVÉNEMENTS SPORTIFS...

et leur show !

ciennes des années 1980, 1990 et début 2000 – sont aujourd’hui avec *Auto Plus Youngtimers* pour partenaire officiel. Si vous vous voici les rendez-vous à ne manquer sous aucun prétexte !



SHUTTERSTOCK

UTAC

Classic Days

► **26 ET 27 AVRIL** - CIRCUIT DE NEVERS
MAGNY-COURS (58)



Un programme toujours très riche pour ce rendez-vous incontournable des passionnés de belles mécaniques ! Les 75 ans de la Formule 1, les 50 ans des Porsche 911 Turbo et Ferrari 308 GTB/GTS, des invités d'honneur prestigieux (Jacky Ickx, Emerson Fittipaldi, Jacques Laffite, Jean Ragnotti), 400 m de bourse de pièces, et des dizaines de plateaux de voitures de tous âges et de tous horizons, sur la piste comme dans les parkings d'exposition (dont de nombreuses youngtimers). Les Classic Days vous attendent à bras ouverts ce week-end sur le légendaire circuit de Nevers Magny-Cours.

• Entrée adulte : 20 € la journée, 30 € les 2 jours (14 et 22 € en ligne). Gratuit pour les moins de 14 ans. • Classic-days.fr

©NDELPIERREPHOTO / MAXMAMERS MANAGEMENT

F. GROUT

Le Mans Classic

► **DU 3 AU 6 JUILLET** - CIRCUIT BUGATTI AU MANS (72)

Nouveau : l'Endurance Racing Legends se joint cette année aux traditionnels plateaux historiques (de 1923 à 1981) ainsi qu'à celui réservé aux légendaires Groupe C des années 1980 (Sauber-Mercedes C11, Jaguar XJR-9 et 12, Porsche 956/962, Peugeot 905, etc.). Il s'agit d'une épreuve réservée aux GT et prototypes vus au Mans

dans les années 1990 et 2000. Pour cette première, elles seront plus de 70 en piste ! Et non des moindres : Aston Martin DBR9 (2005), Bentley Speed 8 (2003), Cadillac Northstar LMP-01 (2000), Dodge Viper GTS/R (2002),

Ferrari 333 SP (1999), Ferrari 550 Maranello Prodrive (2002), Lotus Elise GT1 (1996), Maserati MC12 GT1 (2005), Panoz Esperante GTR-1 (1997), etc. La crème des youngtimers de course ! Bien sûr, les clubs et constructeurs seront encore nombreux à répondre présent, ainsi que les grandes maisons de ventes aux enchères, offrant aux visiteurs un spectacle unique au monde, avec plus de 8 500 voitures anciennes à admirer !

• Entrée adulte : à partir de 42 € (1 jour). Pack 4 jours : 90 €.
• Lemansclassic.com

B. VANDENVELDE / MPS AGENCY / PETER AUTO

500 Ferrari contre le cancer

► **DU 29 MAI AU 1^{er} JUIN** - CIRCUIT DU VAL DE VIENNE - LE VIGEANT (86)



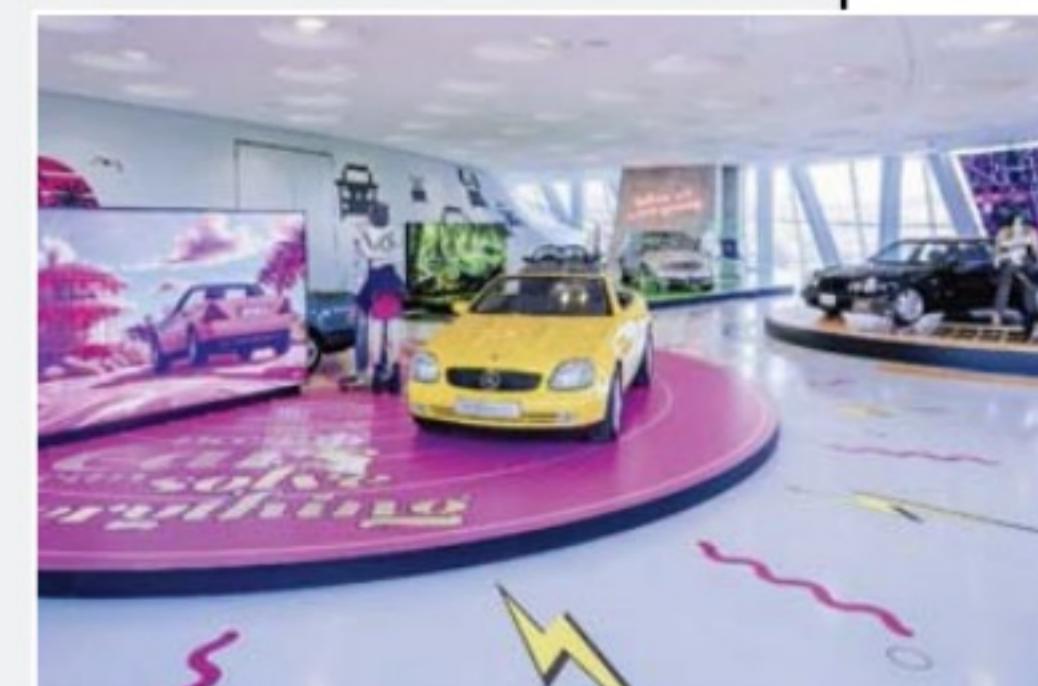
Depuis 1995, l'association Sport & Collection réunit chaque année des centaines de voitures de légende et des milliers de personnes autour d'un événement caritatif très populaire : "500 Ferrari contre le cancer". Les dons collectés sont reversés au CHU de Poitiers.

En trente ans, 6,6 millions d'euros

ont ainsi servi à la recherche et à l'achat de matériel de soins. Côté spectacle, outre la plus belle parade de Ferrari au monde (620 voitures l'an dernier), se tiennent un concours d'élégance, deux grandes expositions (modèles de prestige, supercars et populaires de plus de 30 ans), des rencontres avec des pilotes, ainsi que des démonstrations aériennes de la Patrouille de France. En parallèle, se succèdent durant quatre jours, sur le circuit du Val de Vienne, des plateaux de F1, de sport-prototypes ou de VHC (véhicules historiques de compétition), entrecoupés de baptêmes de piste, accessibles à tous contre un don de 40 €. Rendez-vous là-bas !

• Entrée : 13 €, 22 € les 4 jours (+ 15 € pour un accès aux paddocks). Gratuit pour les moins de 12 ans. • Sportetcollection.org

SPORT & COLLECTION



MERCEDES-BENZ AG

Exposition youngtimers Mercedes

► **JUSQU'AU 2 NOVEMBRE** - MUSÉE MERCEDES DE STUTTGART (ALLEMAGNE)

Ce n'est pas la porte à côté, mais si vous envisagez un petit périple outre-Rhin pendant les ponts du mois de mai et que vous appréciez les youngtimers, n'hésitez pas à faire un crochet par le musée Mercedes-Benz de Stuttgart.

La marque à l'étoile a en effet mis en place, jusqu'au début du mois de novembre, une expo consacrée à ses modèles emblématiques des années 1990-2000. Les 190 E 2.5-16 Evo II, E 500, SLK, SL 500, CL 600, SLR McLaren, ainsi qu'une quinzaine d'autres modèles âgés de 20 à 30 ans vous attendent, aux côtés des nombreux "classiques" et modèles de compétition de tous âges que ce remarquable musée vous propose de découvrir.

• Entrée : 16 € (détails des tarifs réduits sur le site Web du musée).
• Mercedes-benz-museum.com



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



Stationnement payant et borne de recharge

La double paie... ne !

J'ai été verbalisé pour non-paiement du stationnement, alors que ma voiture était en charge sur un emplacement doté d'une borne (photo). Pour la police de Caluire-et-Cuire (69), c'est justifié, car, m'a-t-on dit, la borne a été installée sur d'anciennes places payantes, dont le marquage au sol n'a pas été effacé. Qu'en pensez-vous ?

Damien Angele, Lyon (69)

Pascale Gétin. Payer sa recharge sur un emplacement dédié, tout en écopant d'un forfait de post-stationnement (FPS) à 35 € pour ne pas être, en plus, passé à l'horodateur, ça ressemble à une verbalisation abusive. D'autant plus que le code de la route est a priori de

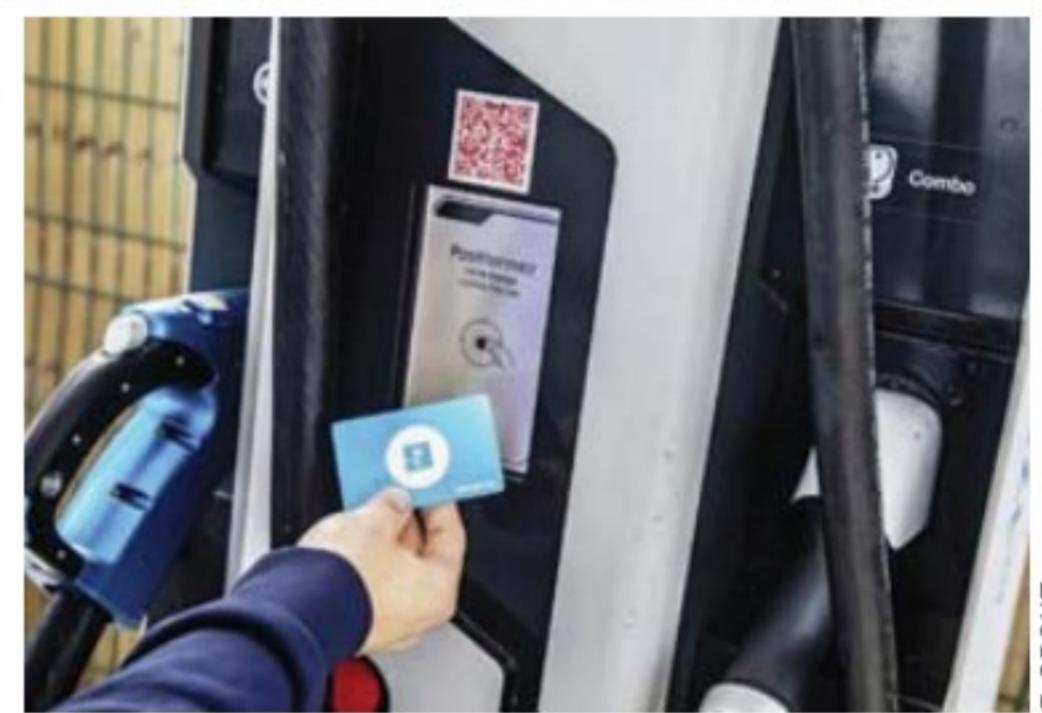
votre côté: selon l'article R417-10, le stationnement d'un véhicule (thermique ou électrique non branché) devant les dispositifs destinés à la recharge est considéré comme gênant. Impossible, peut-on dès lors penser, qu'il soit également soumis à l'horodateur! Sauf que la municipalité de Caluire-et-Cuire a pris, le 2 août 2024, un arrêté permanent qui instaure bien le stationnement payant sur l'emplacement où vous étiez garé (comme en atteste le marquage au sol). Aussi dur à avaler que ce soit, le FPS semble donc fondé. Pour autant, il serait intéressant de le contester auprès du tribunal du stationnement payant⁽¹⁾ pour en avoir le cœur net.

La recharge publique a une carte à jouer

Sur la plupart des bornes de recharge, pourquoi ne peut-on pas payer directement avec une carte bancaire ? Au lieu de cela, il faut utiliser un badge dédié. Ce qui ne facilite pas, je pense, la démocratisation des voitures électriques.

Michel Vignaud, Confolens (16)

François Tarrain. Vous n'êtes pas le seul à regretter cette lacune: selon une enquête Ipsos pour l'Avere⁽²⁾, la carte bancaire est, pour 53 % des sondés, le moyen de paiement le plus adapté à la recharge sur bornes publiques (contre 35 % pour le badge dédié, 4 % pour le QR code...). Le hic, c'est que toutes les infrastructures ne sont pas équipées: la présence d'un terminal de paiement par carte bancaire n'est obligatoire depuis avril 2024 que sur les nouveaux points de recharge de plus de 50 kW, et elle le sera sur ceux déjà existants d'ici à 2027. En revanche, sur les bornes moins puissantes (soit 136 246 sur les 163 656 recensées au 31 mars 2025), aucune obligation en vue, la possibilité de payer la recharge via un système de QR code étant suffisante pour répondre à la réglementation.



F. GROUT

Ça vous taraude...

Est-ce qu'une infraction pour un excès de vitesse de moins de 5 km/h sans perte de point entraîne quand même un report pour la récupération de points perdus auparavant ?

François G., Cosne-sur-Loire (58)

Pascale Gétin. Question pertinente qui revient souvent dans vos courriers. Rassurez-vous, seules les infractions entraînant un retrait de point(s) reportent le délai de restitution de ceux retirés précédemment. Les petits excès de vitesse n'étant plus concernés depuis le 1^{er} janvier 2024, ils n'ont donc aucun impact sur la reconstitution de votre solde de points.

Tarif des cartes grises

Une précision à propos de la carte grise des voitures électriques qui (re)deviendra payante dans quelques jours: comme c'est le cas pour les autres énergies, bénéficiera-t-on d'un demi-tarif si le véhicule a plus de dix ans ?

Charles T., Montbard (21)

François Tarrain. Tout à fait!

Cette règle, qui concerne tous les véhicules (hormis les deux-roues motorisés depuis 2021), s'appliquera aussi aux électriques qui seront soumises, à partir du 1^{er} mai, au paiement de la taxe régionale sur les immatriculations sauf dans les Hauts-de-France⁽³⁾. Concrètement, à compter de la date du dixième anniversaire, le coût des chevaux fiscaux est divisé par deux (mais pas celui de la taxe fixe qui s'élève à 13,76 €).

LA QUESTION DE LA SEMAINE

La carte grise des électriques qui va devenir payante, selon vous, c'est:



Normal, l'exonération n'est plus justifiée

Trop d'un coup: elle aurait dû rester à moitié prix partout

Inadmissible, la gratuité était normale

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

Pour vous, la Renault 4 E-Tech, c'est:

- La digne héritière de la 4L.
- Une réussite qui aurait dû être (aussi) thermique.
- Un coup marketing pour essayer de rendre l'électrique sympa.

Jamais



vu ça

- 5 €/mois
et par plateforme
de streaming
remise cumulable,
sur tous les abonnements
avec ou sans pub.

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

Disponible avec l'offre Livebox Max.

Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, en France métropolitaine. Avec l'offre Livebox Max à 57,99 €/mois (prix hors promotion), sous réserve d'éligibilité (frais de mise en service : 49 €), avec décodeur compatible. Souscription de la ou des plateformes en plus auprès d'Orange dans un délai de 3 mois suivant la mise en service de l'offre Livebox Max et activation du compte de la plateforme selon les conditions générales d'utilisation de chacune. Remise(s) appliquée(s) sur la facture Orange. Liste des plateformes au 10/04/2025 susceptible d'évolution. Perte de la remise en cas de résiliation après les 3 mois. Frais de résiliation Livebox : 50 €. Détails et tarifs sur orange.fr

Astérix & Obélix : le combat des Chefs - Droits d'adaptation : les Éditions Albert René. ©2025 les Éditions Albert René/Goscinny-Uderzo. Happy Face : ©2025 CBS Studios. Deadpool & Wolverine : ©2025 20th Century Studios/© & TM 2025 MARVEL. Tous droits réservés.

orange™
est là



Par Saïda Djerrada



CAMÉRA CACHÉE

Dacia Bigster hybride: accueil, essai, remise... que proposent les vendeurs?



LA MISSION DE NOTRE ESPION Le "big" Duster est déjà disponible en concession. Un nouveau modèle, avec lequel le constructeur espère conquérir le marché des SUV compacts (Peugeot 3008, C5 Aircross, Renault Austral...). Les vendeurs Dacia sauront-ils se montrer convaincants ? Réponse en trois temps.

Rendez-vous par téléphone

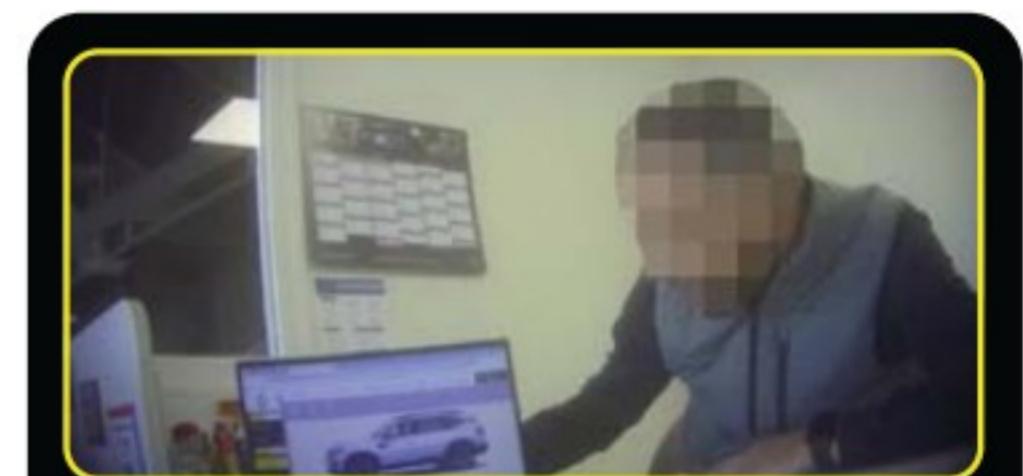


Nous appelons cette première concession pour essayer le Bigster full hybrid: "Vous pouvez venir dès demain", nous dit-on. Le lendemain, un commercial avenant nous accueille. D'emblée, il compare le nouveau venu au Duster: "Le Bigster a un meilleur agrément malgré ses 22 cm de plus."



"Le Renault Austral a des finitions de qualité, mais le Bigster a un look sympa, est fonctionnel, à un prix imbattable!"

Après cette remarque plutôt pertinente (voir p. 34), il nous suggère de prendre le volant à ses côtés pour un tour de 30 minutes. L'occasion de nous présenter le SUV et d'évoquer la concurrence. "Que ce soit par rapport au 3008 ou à l'Austral, notre avantage c'est le prix." Justement, de retour au bureau, place à la négociation.



Notre homme propose un hybrid 155 Extreme à 31 700 €, auxquels il ajoute 1 150 € de frais indispensables: mise à la route 250 €, traitement Waxoyl (cire) 250 €, "kit livraison" 270 €, etc. Ni remise ni cadeau. Et de conclure: "Il y a la finition Expression, 2000 € moins chère, mais inintéressante..."

Essai réservé en ligne



En quelques clics, nous créons un compte sur le site de Dacia pour réserver un essai. On nous appelle dans l'après-midi: "Je vous mets en relation avec la concession la plus proche de chez vous." Un rendez-vous est fixé sous 48 h. Le jour J, le vendeur nous attend et nous présente d'abord le véhicule.



"Avec seulement 3000 € d'écart, j'ai des clients qui, séduits au départ par le Duster, optent finalement pour le Bigster!"*

"En tout hybride, il y a trois versions: Journey, avec jantes 19", c'est celle que nous allons essayer, Extreme, qui est plus baroudeuse, et celle de base, Expression, que je n'ai pas ici", explique-t-il. Puis nous partons faire l'essai: "La consommation moyenne est top, moins de 6 l/100 km." Vrai: 5,8 l selon les mesures de notre labo.



Après un essai de 20 minutes, nous voilà de retour en concession. Comme son confrère, il nous propose la version Extreme pour 31 700 €, avec en option une peinture gris schiste à 650 € et... 199 € de frais de mise à la route, plus 320 € pour l'assistance Roole service. Une ristourne ? "Désolé, impossible."

Visite à l'improviste



Ici, le Bigster trône au milieu du hall. Nous tentons de l'essayer sans rendez-vous. "Navré, j'ai des clients qui m'attendent." Raté pour le tour, mais notre homme prend quelques minutes pour nous parler du SUV. "Nous avons deux modèles disponibles à l'essai, les versions Journey et Extreme."



"On est ravis du lancement. Je pense qu'on va se faire une belle place auprès de ceux qui recherchent un SUV familial."

Il poursuit: "Ils sont au même prix, mais l'Extreme a des jantes 18" – contre 19" pour le Journey – et il est doté d'un toit ouvrant panoramique." Nous évoquons la version de base Expression. "On ne l'a pas ici et, franchement, je n'en vend pas. Il n'a pas de réglages électriques du siège conducteur ni de hayon motorisé."



Après avoir essayé de nous convaincre de l'intérêt de l'Expression, il nous propose de venir essayer dès le lendemain un Bigster Journey ou Extreme. "On en a en stock et ils partent bien! Et si vous optez pour une nouvelle commande, on pourra vous la livrer dès début juin."



Le prix, oui mais... Certes, nos vendeurs mettent en avant le positionnement "bon marché" de la marque, mais pas question pour eux de proposer la version la moins chère, ni d'accorder une quelconque remise. Pire, ils n'hésitent pas à nous coller des frais superflus (et facultatifs!). Néanmoins rodés, ils savent mettre en avant les atouts du Bigster.

NOUVEAU

C10 REEV

JUSQU'À

970 KM D'AUTONOMIE

à partir de

329 €
/ mois*



Il dépasse les bornes.

Parcourez jusqu'à 145 km en 100% électrique et jusqu'à 970 km grâce à son prolongateur d'autonomie pour une expérience de conduite électrique augmentée.

A 10g CO₂/km

À PARTIR DE 329€/MOIS*. 1ER LOYER DE 4 000€*.
LLD 48 MOIS/40 000KM.



* Exemple pour une location longue durée (LLD) d'une Leapmotor C10 REEV STYLE 158KWH neuve hors option. Offre non cumulable jusqu'au 30/04/2025, réservée aux particuliers dans le réseau participant sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138.517.008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 2-10 boulevard de l'Europe 78300 Poissy. Montants exprimés en TTC (hors assurances).

Modèle présenté : C10 REEV DESIGN neuf avec option (361€ TTC/mois aux mêmes conditions). Consommation mixte gamme C10 REEV : Consommations min/max (l/100km) : 0,4 ; Émissions de CO₂ (g/km) : 10 à l'usage. Jusqu'à 970km d'autonomie combinée en WLTP.

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER



LEAPMOTOR

L A N C E Z - V O U S



L'APPEL D'OFFRES EST LANCÉ!

EXCLUSIF

X. DEFENNOY / MAXPPP

Les radars que les maires vont pouvoir installer, a priori dès 2026, devraient ressembler aux "urbains" déjà présents (et actifs) à Belfort, Montbéliard, Toulouse et Marseille. Sauf qu'ils seront bien plus nombreux, pourront verbaliser simultanément les excès de vitesse et les feux grillés et vous "préviendront" que vous avez été flashé.

5 000 radars de plus en ville ?

Ça y est, on connaît les détails du marché public qui annonce l'arrivée des radars installés par les maires : nombre, fonctions, calendrier et grosses surprises...

Auto Plus vous révèle (enfin !) le CV des futurs "radars collectivités".

usqu'à présent, la ville n'est pas le terrain de jeu favori des radars : sur un parc total d'environ 4 700 dispositifs de contrôle fixes ou mobiles recensés partout en France, un peu moins de 1 200 sont situés en milieu urbain. Avec deux missions : la surveillance des feux tricolores pour 55% d'entre eux, celle de la vitesse pour les autres,

les deux contrôles n'étant jamais effectués simultanément (mais ça devrait changer).

Le petit dernier de la "flashosphère"

Depuis 2021, une nouvelle génération de cabines spécialement conçues pour la ville est annoncée : les radars urbains. Equivalents miniatures des cé-

lèbres "tourelles", ces appareils ultra-discrets devaient initialement rejoindre le giron des "serial flasheurs" gérés par l'Etat. Sauf qu'à la surprise générale, la responsabilité de leur gestion a finalement été confiée aux collectivités locales... Donc aux maires que la loi autorise, depuis 2022, à prendre l'initiative d'installer des "appareils [...]

servant au contrôle des règles de sécurité routière". A charge pour eux de définir les emplacements à surveiller, d'obtenir l'autorisation d'implantation auprès de la préfecture (donc de l'Etat) et de se doter du matériel ad hoc. Pour cela, les villes n'ont pas trente-six solutions : elles vont devoir faire appel à l'Ugap*, la centrale d'achat public chargée de commercialiser le seul "système de contrôle automatisé des collectivités territoriales" (SCACT) qui sera disponible sur le marché. Un joujou extra, qui a fait

*Union des groupements d'achats publics.

CARBURANT

Prix doux à la pompe

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 17 avril 2025.

Cours du baril de Brent : 58,64 € (+ 1,08 €).

GAZOLE 1,516 €
- 3,9 cts en une semaine
- 23 cts en un an

SP95-E10 1,674 €
- 4,1 cts en une semaine
- 24,7 cts en un an

SP95 1,708 €
- 3,3 cts en une semaine
- 23,4 cts en un an

SP98 1,780 €
- 2,9 cts en une semaine
- 22,1 cts en un an

E85 0,753 €
- 0,9 ct en une semaine
- 14,3 cts en un an

GPL 0,995 €
- 0,1 ct en une semaine
- 0,6 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSE

ASSISTANCE AUTOMOBILE

Toujours plus de dépannages

Le secteur de l'assistance automobile affiche une santé florissante. Selon l'Union des assisteurs, il y a eu 8,13 millions d'interventions en 2024, soit une hausse de 4 % en un an. Le syndicat, représentant 96 % de l'activité en France, attribue cette augmentation au vieillissement du parc (11,2 ans) et à sa croissance (+ 290 000 autos en moyenne). En outre, la flambée des coûts d'entretien (+ 8 %) pousse les automobilistes à retarder leur passage au garage. Les assisteurs notent aussi qu'ils sont de plus en plus sollicités pour des pannes électroniques et l'absence de roue de secours sur de plus en plus d'autos. Fait marquant, les dépannages sur les véhicules électriques ont explosé : bien qu'ils ne représentent que 2 % du parc, ils comptent pour 3 % des interventions. Et en un an, elles ont bondi de 34 % en raison notamment de crevaisons et de défauts de recharge.

Saïda Djerrada



SHUTTERSTOCK



ZTL. Selon nos confrères du *Parisien*, les premières verbalisations dans la zone à trafic limité de Paris, prévues dès le 1^{er} mai, ne devraient pas débuter avant septembre. Pour mémoire, la traversée des quatre premiers arrondissements de la capitale sans s'y arrêter est interdite. **Assurance.** D'après le dernier baromètre du Lynx.fr, 9 propriétaires d'électriques sur 10 assurent leur auto en

l'objet, le 14 avril dernier, d'un appel d'offres (en cours jusqu'au 13 juin). Voici tous les secrets révélés à la lecture de celui-ci...

Il n'en restera qu'un

Vu la taille du gâteau, inutile de dire que tous les fabricants de radars sont dans les starting-blocks. Et pour cause, le marché en question – d'une durée maximale de six ans – sera attribué à un seul et unique fournisseur... qui n'aura, dès lors, plus de concurrents sur le marché des radars collectivités. Avec, en ligne de mire, des perspectives de volume écoulé proprement délirantes. Les estimations ? Entre 3000 et 5000 radars fixes installés sur plusieurs années ! Sachant qu'ils ne seront pas achetés "cash" par les collectivités, mais mis à leur disposition (avec un système de gestion logicielle complet) durant la durée du contrat, sous la forme d'un "service" fourni par le prestataire (celui-ci restant propriétaire des cabines). En clair, il

s'agira d'une pseudo-location longue durée qui ne dit pas son nom. Détail intéressant, au cas où les collectivités ne seraient pas assez nombreuses à s'équiper, il y a un plan B : si la quantité de radars commandés s'avère inférieure à 1000, la Sécurité routière "prévoit de compléter le nombre de services, en tant que cliente" ! En attendant, une chose est sûre : le rythme d'implantation maximal théorique est d'ores et déjà évoqué : dix radars en test la première année (soit a priori en 2026) ; suivis de 900, 1050, 1050, 1000 et 990 jusqu'à la sixième année de déploiement. Ce qui nous amènerait, sur le papier, à 5000 radars en activité dans les collectivités pour fin 2031. Rien que ça !

Contrôle simultané de la vitesse et des feux rouges

Ça, pour une surprise, c'est une surprise ! Alors qu'on savait les radars modernes techniquement capables de traquer en même temps deux types d'infractions, jamais la Sécurité routière ne s'était décidée à activer ces "doubles contrôles". Or, les radars collectivités seront bien les premiers à faire potentiellement d'une pierre deux coups : lorsqu'ils seront positionnés au niveau d'un feu tricolore, ils pourront très bien contrôler la vitesse au vert puis, dans la foulée, le respect de l'arrêt au rouge. Voir les deux en même temps :

en clair, infliger une double verbalisation à un conducteur en excès de vitesse qui grillera le feu (ce à quoi on n'aura pas grand-chose à redire).

On sera prévenu lorsqu'on a été flashé !

En novembre dernier, *Auto Plus* évoquait dans son numéro 1891 le "retour" possible du flash visible sur les futurs radars. Et avançait même une théorie. A l'avenir, ils pourraient être équipés d'un double système lumineux : l'un pour éclairer la scène de l'infraction, l'autre pour prévenir le conducteur qu'il vient d'être verbalisé. Bingo, c'est très exactement ce qui est prévu dans l'appel d'offres ! Le radar retenu devra embarquer un système d'éclairage invisible (projecteur à leds) destiné aux prises de vue, mais aussi un "dispositif d'alerte, suffisamment visible et significatif, qui informe qu'une infraction vient d'être relevée. Ce dispositif est activable, ou désactivable, radar par radar, par le bénéficiaire". Une initiative louable, qui permettra – enfin ! – de renouer avec l'aspect pédagogique indéniable du flash qui éblouit.

Un véritable couteau suisse

Plus globalement, le radar mis à la disposition des collectivités devra être en mesure de "faire le job" dans à peu près toutes les situations et configurations : perché en position

fixe sur du mobilier urbain ou sur un mât dédié – il n'est pas prévu qu'il soit déplaçable –, il pourra surveiller plusieurs voies, dans les deux sens de circulation, y compris depuis un terre-plein central. La vitesse au-delà de laquelle il se déclenchera pourra être différenciée selon la limitation en vigueur dans chaque sens (voire d'une voie à l'autre) ; il devra "gabariser" chaque véhicule et fonctionner à des intersections, des carrefours et dans les virages... Bref, la jungle des villes ne doit pas être un obstacle pour lui. Notez, par ailleurs, qu'à l'instar des radars urbains, il sera signalé, environ 50 m amont, par un panonceau. Enfin, il n'est pas exclu qu'à l'avenir, des "évolutions logicielles" lui permettent de contrôler d'autres infractions. Notamment, c'est écrit dans l'appel d'offres, la circulation de véhicules interdits dans une voie réservée...

Et les recettes, dans quelles poches iront-elles ?

A priori, pas dans celles des villes. A ce stade, la Sécurité routière est en effet claire : "le produit des amendes est actuellement destiné à l'Etat". Une potentielle pomme de discorde entre les collectivités, qui devront assumer le coût de l'exploitation des radars sans en tirer les bénéfices, et l'Etat "collecteur". A suivre...

François Tarrain

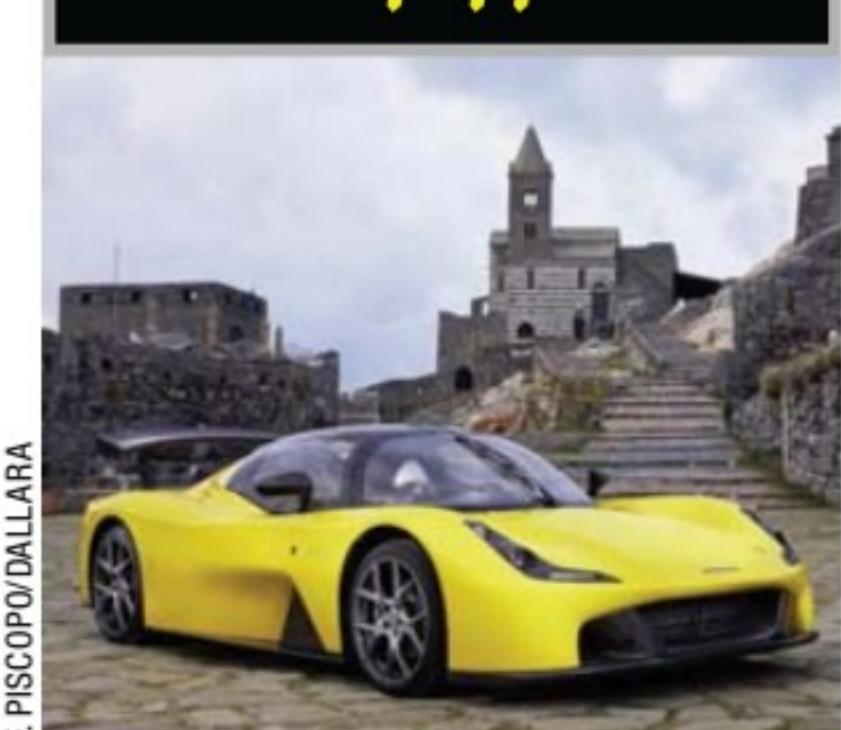


Les radars collectivités seront signalés par un petit panonceau d'environ 50 cm de côté.

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de modèles différents composent le marché français ?

441



AAA-DATA

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

tous risques. Une formule qui coûte en moyenne 43% plus cher que celle au tiers. Pas étonnant, vu le prix des "branchées"... **Vignette.** La Belgique prévoit de supprimer la gratuité des autoroutes "d'ici 2029" en instaurant un système de vignettes payantes pour tous les usagers.

CABINES La fournée de la semaine



ILLE-ET-VILAINE (35)

RD794, PR 67+960, Plesder (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar chantier surveille la zone de travaux à la sortie de l'échangeur avec la D137. 48°25'48.9"N 1°55'07.6"W



RHÔNE (69)

A46, PR 25+030, Rillieux-la-Pape, 70 km/h. Deux radars chantiers, un dans chaque sens, sont installés dans la zone de travaux, de part et d'autre du viaduc de Sermenaz. 45°48'34.1"N 4°55'01.8"E



HAUTE-SAÔNE (70)

RN57, PR 67+980, La Malachère (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar chantier sévit actuellement dans la zone de travaux entre La Malachère et Rioz. 47°26'29.3"N 6°04'29.3"E



VAR (83)

RD562, PR 5+870, Carcès (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome a pris ses quartiers sur la route entre Carcès et Le Val. 43°27'35.7"N 6°07'30.9"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



HD - 123 - DH



Et hop ! Sans les mains...

Si on vous dit que cette voiture peut tenir et même rouler à l'envers sur – ou plutôt sous – cette plate-forme sans y être attachée, vous ne nous croirez probablement pas. Et pourtant, ça n'est pas un canular ! L'étrange McMurtry Spéirling, un bolide électrique de poche de moins d'une tonne pour 1000 ch (745 kW) possède en effet un petit truc en plus qui la rend unique : une turbine installée sous son châssis qui génère un effet de sol, donc un appui aérodynamique. Et ce dernier est si puissant – on parle de deux tonnes ! – qu'il peut littéralement "ventouser" l'engin au plafond, même à l'arrêt ! Un exploit unique au monde*, qui aurait, paraît-il, attiré l'attention de Batman...

*tinyurl.com/Speirling





Vos images

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



Les radars tourelles, nouveau point de collecte des pneus de tracteurs, ici à Saint-Romain-de-Popey (69)...

Par Camille



... et les radars autonomes, lieu de dépôt de compost en libre-service, ici sur la RD721 entre Etampes (91) et Pithiviers (45).

Par Daniel Moreau



Il paraît que le propriétaire de ce pick-up Nissan Patrol garde l'espoir de le faire repartir. A cœur vaillant... Croisé en Guadeloupe.

Par Marc



Le magasin, le panneau, le nom de l'impasse... Si c'est pas un peu fait exprès, ça y ressemble. Croisé à Aubagne (13).

Par Christian Thiebaut



Par Agnès Lasbarrères



PHOTOS: A. SAUNIER

LA RENAULT 4 E-TECH FACE À LA RENAULT 4L

Entre héritage et choc d

Avant son arrivée dans les concessions en juin, nous avons organisé une confrontation empreinte de nostalgie entre la R4 E-Tech et son ancêtre, la R4 GTL de 1985. Quarante années tout juste séparant ces deux modèles, c'est l'occasion de constater les évolutions, mais aussi les points en commun.

Comme pour la R5, les designers sont allés puiser dans le passé pour "réinventer" la R4 d'aujourd'hui. Et ce, au travers du design "rétro-futuriste" revendiqué par la marque, et qui consiste à reprendre des éléments emblématiques d'un modèle en leur apportant la modernité et la technologie d'aujourd'hui. Parmi les différentes générations de la 4L originelle – qui, pour rappel, a eu une carrière qui s'est étalée entre 1961 et 1992, avec plus de 8 millions d'exemplaires produits –, les équipes du design se sont référencées à l'une des plus

"récentes". C'est pourquoi nous avons convoqué cette R4 GTL de 1985, aimablement prêtée pour l'occasion par un collectionneur. Cela permet d'identifier clairement les inspirations, et elles sont nombreuses. Le premier élément caractéristique est, bien sûr, le "visage", avec la calandre rectangulaire. Présente sur les deux modèles, elle s'étend sur toute la largeur de l'avant et intègre les optiques rondes. Le jonc chromé qui l'entourait est aujourd'hui remplacé par un contour lumineux. On note également les lignes du capot qui plongent de façon identique, de chaque côté, jusqu'au bouclier.

Et ce dernier est pareillement orné de deux butoirs. L'autre ressemblance majeure est évidemment la silhouette. Il faut dire que la 4L d'antan était novatrice avec son look et sa vocation d'aventurière. L'ancêtre du SUV, en somme. Elle partage avec la R4 E-Tech ce profil cubique, surélevé, ces protections latérales en plastique aux bas des portes (sculptées dans la carrosserie, sur la nouvelle) et son emblématique vitre de custode arrière, sans oublier le hayon qui descend jusqu'au pare-chocs pour offrir un seuil de chargement bas. Au niveau du coffre, le volume a largement progressé

(255 dm³ à l'époque, 420 dm³ aujourd'hui, avec un hayon motorisé), à l'image du gabarit qui a considérablement augmenté ! Si la GTL mesure 3,67 m de long, 1,51 m de large et 1,55 m de haut, l'E-Tech affiche, elle, une longueur de 4,14 m (+ 47 cm) et une largeur de 1,80 m (+ 29 cm), seule la hauteur est assez similaire (1,57 m contre 1,55 m). Des écarts que l'on s'attend à ressentir à l'intérieur.

Des habitacles aux antipodes
En ouvrant leurs portières respectives (vraiment très minces, sur la GTL), on entre dans deux univers totalement différents. Hyper-techno pour l'E-Tech, délicieusement désuet pour son aïeule. Ce qui n'empêche pas, encore une fois, des points en commun. Tout d'abord, elles récupèrent toutes les deux les compteurs de leur petite »»



Représentatives de leur époque respective, la R4 et la R4 E-Tech ne peuvent dissimuler leurs ressemblances que ce soit au travers de leur silhouette ou de cette face si caractéristique, symbolisée par sa large calandre rectangulaire qui intègre les optiques rondes.

En bref

	R4 E-Tech	R4 GTL
Moteur	Electrique	Essence
Puissance	120 et 150 ch	34 ch
L x l x h (m)	4,14 x 1,80 x 1,57	3,67 x 1,51 x 1,55
Prix à partir de	29990 €	43900 F (en 1985) soit 13800 € ⁽¹⁾

1. Conversion tenant compte de l'inflation et du pouvoir d'achat.



La différence de gabarit est assez impressionnante : la R4 E-Tech est 47 cm plus longue que la GTL, mais aussi beaucoup plus large (+ 29 cm). En revanche, en hauteur, seuls deux petits centimètres les séparent. Notez également la différence des roues : celles en 13" de la "mamie" ne manquent pas de faire sourire face à celles en 18" de la "jeunette".

Les nouveautés de la semaine



PHOTOS: A. SAUNIER

De profil, nos deux "Quatrellé" affichent bien des similitudes : capot horizontal, face verticale, bandes sculptées dans le bas des portières de l'E-Tech qui rappellent les protections de bas de caisse de la GTL, troisième vitre latérale, découpe "carrée" des arches de roue arrière, inclinaison du hayon qui descend jusqu'au bouclier...



» sœur, la R5. Et si le légendaire levier de vitesses fixé au tableau de bord qui équipa toutes les générations de la 4L n'a pas été reproduit, le sélecteur de la boîte auto. de la nouvelle R4 reste toutefois "perché", derrière le volant. Notez aussi l'habillage des sièges que l'on retrouve sur les contre-portes dans les deux cas. Concernant l'habitabilité, et alors qu'elles n'ont effectivement pas la même taille, on constate qu'au final, il n'y a pas une si grande différence (même si, dans la GTL, les genoux butent vraiment contre le siège avant). Mais la garde au toit et la sensation globale d'espace, elles, se valent. Idem côté confort, grâce à des sièges moelleux dans les deux modèles. En revanche, en matière de sécurité, on ne peut que se réjouir des progrès réalisés en quarante ans...



Si ce face-à-face s'est effectué de façon statique, c'est bien par la route que la R4 GTL est venue jusqu'à nous, avec son moteur quatre cylindres essence "Cléon-Fonte" de 1 108 cm³ fort de... 34 ch, capable d'emmener la petite Renault à une vitesse maxi-

male de 120 km/h, et alimenté par un réservoir de 34 litres.

Le futur, c'est maintenant

Un trajet sans clim', sans système audio – bien qu'un emplacement pour un autoradio soit prévu –, sans même parler d'un



Volume : 420 dm³ *

L'habitabilité est correcte, mais l'assise un peu courte. Le coffre dispose de petits bacs sur les côtés, de sangles élastiques pour arrimer des objets et d'un faux plancher en deux parties, parfait pour les câbles de recharge.



quelconque GPS. Le tout avec ses 104 303 km au compteur. Et c'est réellement ici que l'on assiste au choc des générations puisque, comme on le sait, la R4 E-Tech s'inscrit pleinement dans le présent et le futur en optant pour une motorisation



Visibles à l'œil nu, les différences à bord témoignent clairement des 40 années qui séparent nos deux modèles. Une imposante dalle numérique à la place du bloc compteurs à aiguille, un habillage soigné face au bon vieux plastique dur uniforme de la planche de bord, un cendrier qui n'existe définitivement plus... Les temps ont bien changé, mais on relève tout de même quelques soucis du détail comme cette sellerie à carreaux – so chic – de la GTL.

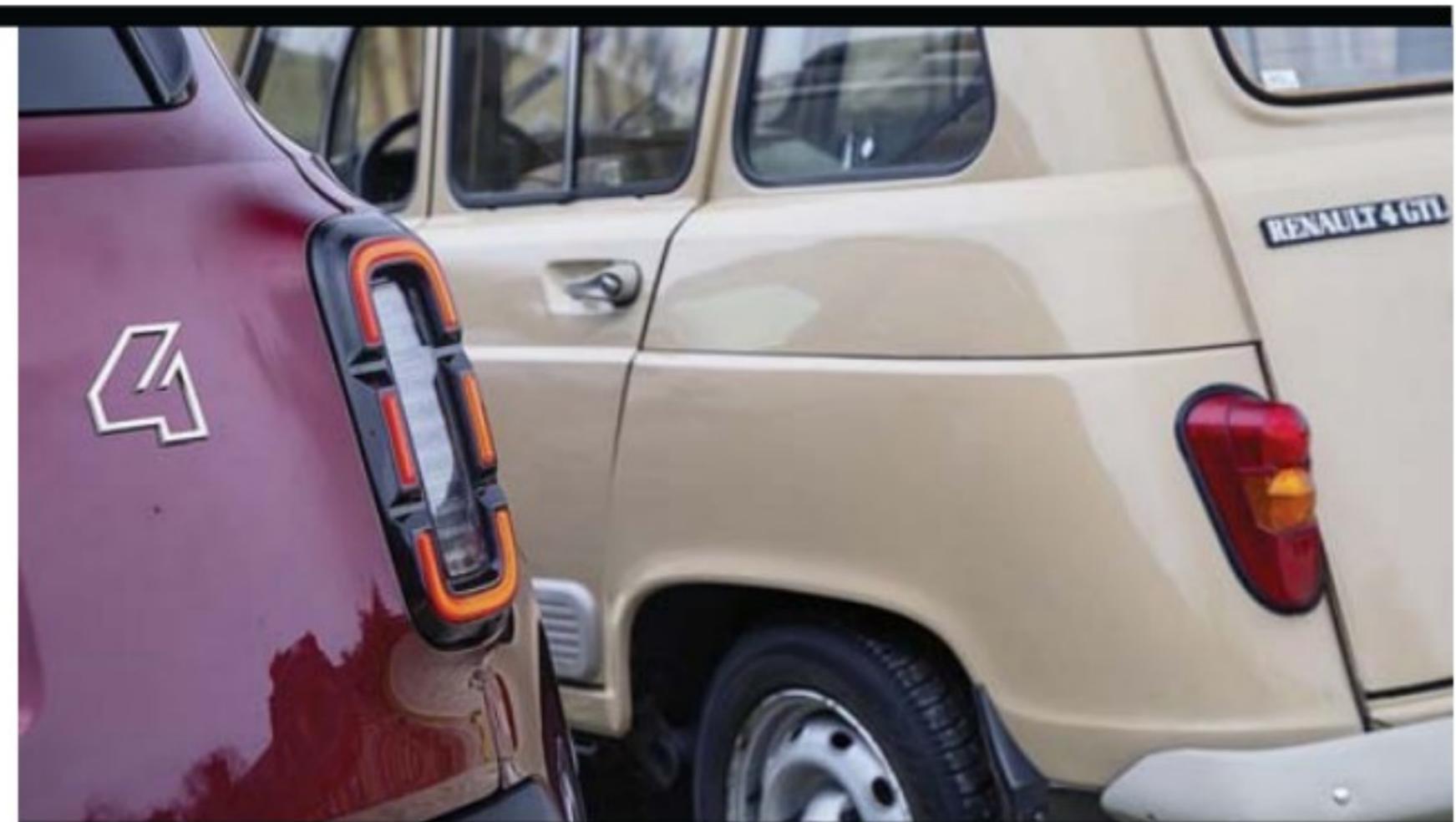


Volume : 255 dm³ *

En plus de l'absence d'appuie-tête et d'un dossier très bas, l'espace aux jambes est ici exigu. Mais une fois la banquette repliée (en portefeuille), le volume de coffre peut atteindre 1 185 dm³ (selon les versions) !

exclusivement électrique. Elle est équipée, au choix, d'un bloc synchrone à rotor bobiné de 120 ou de 150 ch, alimenté respectivement par une batterie de 40 ou de 52 kWh, avec la promesse d'une escapade sans arrêt jusqu'à 300 et 400 km...

Et, bien sûr, elle est bardée d'équipements technologiques avec notamment pas moins de 26 aides à la conduite. Voilà qui ne manque pas d'influer sur son poids, annoncé à partir de 1 410 kg, soit pratiquement le double de la GTL (720 kg)! En-



Parmi les clins d'œil, les feux, certes très modernisés, conservent le principe d'une forme "en gélule", et sont toujours divisés en trois parties.



Comme dans la R5 E-Tech, le levier du sélecteur de vitesses de la R4 électrique est positionné derrière le volant. Un emplacement en hauteur qui n'est pas sans rappeler l'originale position de la commande manuelle de la boîte 4 vitesses de la GTL...

L'avis de Laurent Brisbart, propriétaire de la R4 GTL

■ "Je suis très attaché à ma 4L, qui m'a été cédée par mon grand-père. Et j'avoue que j'étais très curieux de voir cette R4 E-Tech. Je la trouve plutôt réussie, car les éléments essentiels de la Renault 4 originelle ont été bien repris, et ce, même jusqu'au logo "Vasarely" au centre de la jante. Un petit détail que j'apprécie... En revanche, son côté massif m'a vraiment surpris. La mienne fait lilliputienne, à côté! A l'intérieur, étant grand, je remarque que la garde au toit est similaire, et c'est un bon point. Je constate aussi que le côté linéaire de la planche de bord a été repris et bien réinterprété. Mais un habillage intérieur un peu plus fun aurait été le bienvenu. Cela dit, c'est une belle découverte."



fin, si nous devions établir une "comparaison" des tarifs, si tant est que cela soit possible, sachez qu'en 1985, le prix de cette R4 – dans la finition GTL, relativement haut de gamme – était de 43 900 francs, ce qui correspond à 13 800 € d'aujourd'hui (en te-

nant compte de l'inflation et de l'évolution du pouvoir d'achat). Pas forcément des plus abordables, en réalité. Quant à la R4 E-Tech, son tarif s'échelonne, selon les versions, de 29 990 € à 37 490 € (hors bonus)... Pas forcément abordable non plus. ■



Par Agnès Lasbarrères



Aussi long qu'un Renault Scenic E-Tech (4,47 m), le S5 se distingue du reste de la gamme MG par ses optiques à deux étages et l'absence de calandre dans la partie supérieure du bouclier.

PHOTOS: C. CHOULOT/MG MOTOR

À BORD DU SUV COMPACT ÉLECTRIQUE MG S5

Le Scenic en ligne de mire

Grâce à ce modèle inédit baptisé S5, MG entre dans la catégorie des SUV compacts électriques avec quelques arguments qui devraient faire mouche...

Dans la gamme actuelle du constructeur chinois figurent aujourd'hui, aux côtés des modèles hybrides (MG3, ZS et EHS), deux électriques: l'exclusif roadster Cyberster et la séduisante compacte MG4. Et c'est justement de cette dernière que ce nouveau venu, le S5, est dérivé. Il en reprend en effet la plate-forme (MSP) ainsi que les batteries de 49 kWh (LFP) et 64 kWh (NMC). Toutes deux étant respectivement associées à des blocs de 170 et 231 ch, placés

sur l'essieu arrière (propulsion). Le tout avec des autonomies annoncées de 340 et 480 km. Des données un peu en retrait de celles des rivaux que ce S5 entend défier, comme le Renault Scenic E-Tech (batteries de 60 et 87 kWh, autonomie jusqu'à 625 km), le Skoda Elroq (55 à 82 kWh et jusqu'à 579 km), etc. Côté look, ce SUV ne marquera pas les esprits, mais l'habitacle est vraiment spacieux et on note un net effort quant à la qualité des matériaux. A cela s'ajoutent

une foule d'équipements livrés de série et un tarif très compétitif qui devrait débuter autour de 33 000 € (contre 41 990 € pour un Scenic, hors bonus) et qui pourrait même descendre sous les 30 000 € au gré d'offres spéciales destinées à compenser l'absence de bonus⁽¹⁾.

En Bref

Lancement: juin 2025

L x l x h (en m): 4,47 x 1,84 x 1,62

Moteurs électriques:

170 et 231 ch

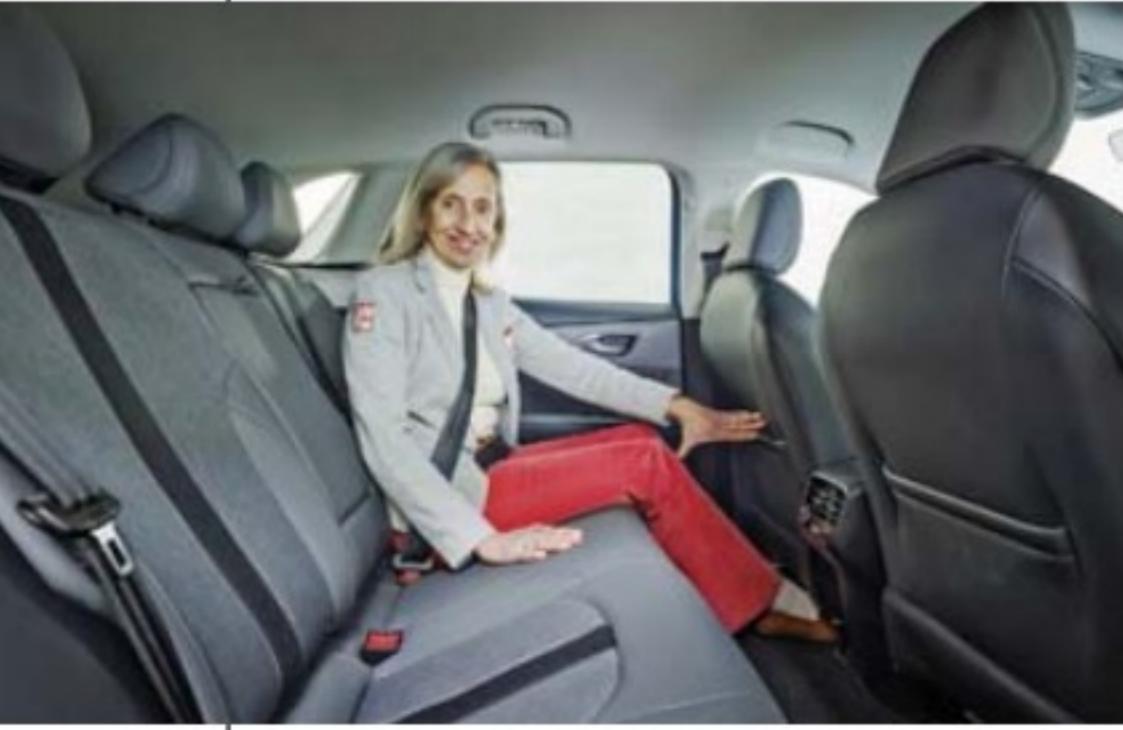
Tarif: à partir de 32 990 €*

*Estimation Auto Plus.

Le dessin de la poupe apporte du dynamisme au véhicule. Le bandeau lumineux sur toute la largeur rappelle celui de la berline MG4.



Avec 453 dm³, le volume du coffre est inférieur à celui de ses rivaux.



Confort assuré à l'arrière, avec une assise profonde soutenant bien les cuisses (plutôt rare sur les électriques) et beaucoup d'espace aux jambes.



Equipée de deux écrans (compteurs 7"/18 cm et multimédia 12,8"/32,5 cm), la planche de bord se révèle plutôt sobre. MG a apporté un soin particulier à la qualité des matériaux.

Et aussi...

Smart #5: la version Brabus est prête!

Dans la foulée du SUV familial électrique #5 (voir Auto Plus n°1911), Smart annonce déjà l'arrivée de sa version musclée Brabus. Dotée de 646 ch et d'une batterie de 100 kWh (jusqu'à 540 km d'autonomie annoncée), elle effectuerait le 0 à 100 km/h en 3s8 grâce à sa fonction "Rocket Launch". Elle sera disponible à la commande en juin, à partir de 61 600 €.



SMART

Renault bride la Clio

Avec le parrainage de Pierre Gasly, Renault lance une campagne de sensibilisation aux risques de la vitesse excessive auprès des jeunes conducteurs, ainsi qu'un dispositif concret en ce sens. Baptisé "Safety Car", celui-ci est proposé sur la Clio 5 et consiste à brider la vitesse à 110 km/h. Le système s'active (et se désactive) en atelier (59 € par intervention). Dans les années 2010, Ford avait, pour sa part, créé une clé configurable (My Key) avec limitation de la vitesse maxi.



RENAULT

TOP 10 DES VENTES

Modèles de marques chinoises les plus vendus depuis le début de l'année

	Nombre de ventes	Classement ventes
1 MG ZS 2	3360	35 ^e
2 MG3	1946	59 ^e
3 MG EHS	763	104 ^e
4 Leapmotor T03	664	116 ^e
5 BYD Seal U	656	117 ^e
6 MG4	548	129 ^e
7 Xpeng G6	454	139 ^e
8 BYD Dolphin	421	144 ^e
9 BYD Seal	389	149 ^e
10 BYD Sealion 7	322	161 ^e

Avec 10 276 immatriculations, les marques chinoises ne pèsent que 2,3 % du marché... Et le "best-seller" de MG n'est qu'à la 35^e position des ventes.

Avec notre partenaire



UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, les histoires et les anecdotes qui sont associées à la carrière de la DS dans les domaines les plus variés. Symbole de la France d'après-guerre, elle a marqué son temps dans d'autres disciplines que la seule industrie automobile. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 200 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de cette icône du style. Laissez-vous emporter !

EN VENTE ACTUELLEMENT

Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, LE GRAND MATCH DES PETITES ÉLECTRIQUES : avec les **Citroën ë-C3**, **Fiat Grande Panda**, **Hyundai Inster**, **Opel Corsa**, **Peugeot E-208** et **Renault 5 E-Tech**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : la nouvelle **Audi A6 Avant** thermique.

P. 34, MATCH : le nouveau **Dacia Bigster** face au **Dacia Duster**.

P. 38, ESSAI : le **VinFast VF6**, petit SUV d'une jeune marque vietnamienne.

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé la nouvelle **Mini Cooper C**.

◆ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Lamborghini Urus** hybride rechargeable.

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



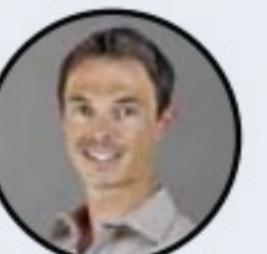
Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

5,8 l/100 km
consommation moyenne



N. SOLER

**TOP
20**

Le Dacia Bigster Hybrid face à ses rivaux

Consommation moyenne (en l/100 km)

1 ^{er}	Kia Niro Hybride Rechargeable (183 ch)	5,6 ⁽¹⁾
2 ^e	Kia Niro Hybride (129 ch)	5,7
3 ^e	Dacia Bigster Hybrid (155 ch)	5,8
3 ^{e ex ae}	Toyota C-HR Hybride (140 ch)	5,8
3 ^{e ex ae}	Toyota C-HR Hybride (197 ch)	5,8
3 ^{e ex ae}	Toyota C-HR Hybride Rechargeable (223 ch)	5,8 ⁽¹⁾
7 ^e	Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	5,9
7 ^{e ex ae}	Renault Symbioz E-Tech full hybrid (145 ch)	5,9
9 ^e	Suzuki S-Cross 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch)	6
10 ^e	Lexus UX 250h 4WD (184 ch)	6,1
11 ^e	Renault Austral E-Tech full hybrid (200 ch)	6,2
11 ^{e ex ae}	Suzuki S-Cross 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch)	6,2
13 ^e	Ford Kuga 2.5 FHEV Flexifuel (180 ch) ⁽²⁾	6,3
13 ^{e ex ae}	Honda ZR-V Hybrid (184 ch)	6,3
13 ^{e ex ae}	Peugeot 408 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	6,3
13 ^{e ex ae}	Renault Arkana E-Tech full hybrid (145 ch)	6,3
17 ^e	Toyota Rav4 Hybride (218 ch)	6,4
18 ^e	Suzuki Across Hybride Rechargeable (306 ch)	6,6 ⁽¹⁾
18 ^{e ex ae}	Toyota Rav4 Hybride Rechargeable (306 ch)	6,6 ⁽¹⁾
20 ^e	Citroën C5 Aircross Hybride e-DCS6 (145 ch)	6,7



A. SAUNIER

◆ Le Kia Niro Hybride Rechargeable est le plus sobre des SUV compacts, toutes motorisations confondues, avec seulement 5,6 l/100 km.

1. Consommation batteries vides. 2. Conso en mode essence.



Par Vincent Desmonts

**Citroën ë-C3**

Max - 42 kWh - 113 ch
27 800 € / 24 000 €*

Fiat Grande Panda

La Prima - 42 kWh - 113 ch
27 900 € / 22 700 €*

Hyundai Inster

Intuitive 5 pl.⁽¹⁾ - 49 kWh - 115 ch
28 250 € / 24 700 €*

6 CITADINES ÉLECTRIQUES À PRIX DOUX

Le grand match des pet

Trop chères, les voitures électriques ? C'est de moins en moins vrai comme en témoignent ces six citadines stylées et polyvalentes, parmi lesquelles des nouveautés toutes fraîches, et affichées (presque) toutes à moins de 25 000 €*. Mais laquelle vous en donnera le plus pour votre argent ?

La part de marché des voitures électriques a stagné l'an dernier, à 16,9 %, et n'a que fort timidement progressé au premier trimestre 2025. C'est la faute, sans doute, d'un bonus écologique accordé de façon moins généreuse qu'auparavant, mais aussi d'une offre qui restait jusqu'alors assez solidement ancrée au-delà de 30 000 €. Tou



Opel Corsa

Electric Edition⁽²⁾ - 46 kWh - 136 ch
32 000 € / 26 100 €*

Peugeot E-208

Style⁽³⁾ - 46 kWh - 136 ch
28 000 € / 22 200 €*

Renault 5 E-Tech

Autonomie Urbaine Evolution - 40 kWh - 120 ch
27 990 € / 24 990 €*

petites électriques

tefois, la situation évolue de ce côté-là comme le prouvent les six modèles que nous avons retenus pour ce comparatif. Une fois déduits le bonus et les remises (jusqu'à 10% et, ça aussi, c'est une première!), nous avons ici un panaché de petites futées affichées à des tarifs nettement plus digestes qu'auparavant. Les "doyennes" que sont les Peugeot E-208 et Opel Corsa

Electric doivent désormais faire face à de nouvelles rivales qui ne manquent pas d'attrait.

Offre démultipliée

A commencer, bien sûr, par la star du moment: la Renault 5, déclinée ici en finition premier prix pour l'instant (une version de 95 ch encore plus abordable arrive bientôt!). Mais il faudra compter aussi avec la Citroën

ë-C3 proposée à des tarifs compétitifs, sans pour autant sacrifier le look. Sa cousine, la Fiat Grande Panda, reprend la même formule, mais y ajoute des détails de style délicieusement nostalgiques. Enfin, Hyundai débarque avec l'Inster, un modèle inédit augurant un excellent rapport prix/prestations. Le choix promet d'être cornélien. Que la meilleure gagne! ■

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: toutes nos rivales sont éligibles au bonus écolo (y compris l'Inster, en version 5 places). Côté remise, en revanche, c'est le grand écart. Si la star R5 n'accorde encore aucun rabais, l'Inster concède un petit 2%. L'ë-C3 se contente, elle, de 3%, quand sa cousine, la Grande Panda, monte à 8%. Enfin, ce sont les soldes chez Opel (- 9% sur la Corsa) et Peugeot (- 10% pour l'E-208). La Lionne devient ainsi, de façon inattendue, la moins chère de ce comparatif.

Comparatif



PHOTOS: A. SAUNIER

RENAULT 5 E-TECH

Direction ultra-précise, roulis inexistant, moteur vif: la "Cinq" est celle qui séduira le plus les amateurs de conduite.

CONDUITE La R5 fait son show

Objectif numéro 1 de ces citadines: casser les prix sans trop mégoter sur l'autonomie. L'agrément de conduite ne fait clairement pas partie de leurs priorités... mais la R5 se distingue!

1^{re} - Renault 5 E-Tech

Dès les premiers mètres, la Renault surprend par la précision de sa direction et la rigueur de ses suspensions (c'est la seule à recevoir un sophistiqué essieu multibras à l'arrière). Des impressions confirmées au fil des kilomètres, avec un roulis contenu, une mécanique volontaire, une belle agilité et un freinage remarquable. Pour un peu, on la prendrait presque pour une petite GTI !

2^e - Hyundai Inster

Bien que la plus légère de la sélection, l'Inster se contente de performances moyennes. Mais elle offre une direction précise, des palettes pour ajuster la régénération, ainsi qu'un mode "one pedal" plaisant en ville. En un mot: zen ! Dommage que le diamètre de braquage soit aussi imposant (11,3 m entre murs) au vu du gabarit compact.

2^e ex æ - Opel Corsa

La Corsa revendique les meilleures performances du plateau et un comportement à la fois plutôt efficace et très rassurant. Fort légère à basse vitesse, la direction n'en reste pas moins assez précise.

4^e - Peugeot E-208

La Lionne joue les autos tamponneuses avec son petit volant qui commande un train avant très directif. Ludique, quoique le châssis reste sage du fait d'un poids élevé. Bonnes performances, mais freinage difficile à doser et distances d'arrêt longuettes.

5^e - Fiat Grande Panda

L'italienne ne vous grisera pas avec ses sensations de conduite, mais elle parvient à convenablement contenir son roulis. Bon freinage, mais performances quelconques.

6^e - Citroën ë-C3

Roulis important en courbe, direction un peu floue, comportement pataud et accélérations laborieuses: la Citroën est fort empruntée ! Mais elle freine bien.

HYUNDAI INSTER



La coréenne trouve le bon compromis entre tenue de route et confort. Et on apprécie ses palettes au volant ainsi que son mode "one pedal".

OPEL CORSA



Comportement efficace et rassurant, bonnes performances: la Corsa rend une copie sérieuse.

PEUGEOT E-208



L'E-208 est la plus lourde du plateau, mais cela ne se sent pas trop. On apprécie sa direction incisive et son petit volant ludique.

FIAT GRANDE PANDA



Un peu plus fermement suspendue que sa cousine l'ë-C3, la Grande Panda est en contrepartie légèrement plus dynamique.

CITROËN ë-C3



Direction un peu floue, comportement pataud, roulis marqué: la Citroën n'aime pas être brusquée.

À LA LOUPE	Renault 5 E-Tech	Hyundai Inster	Opel Corsa	Peugeot E-208	Fiat Grande Panda	Citroën ë-C3
Freinage régénératif	■	■	■	■	■	■
Précision de la direction	■	■	■	■	■	■
Comportement routier	■	■	■	■	■	■
Capacité de relances	■	■	■	■	■	■
Facilité à manœuvrer	■	■	■	■	■	■
Souplesse à basse vitesse	■	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO	1 ^{re}	2 ^e	2 ^e ex æ	4 ^e	5 ^e	6 ^e
Renault 5 E-Tech	18	15	15	15	13	12
Hyundai Inster	13	13	13	12	11	10
Total	31/40	28/40	28/40	27/40	24/40	22/40



A. SAUNIER

VIE À BORD R5 cosy ou Grande Panda loft ?

Avec leurs dimensions riquiqui, ces puces ne sont pas taillées pour les familles nombreuses. Mais certaines sont plus accueillantes que d'autres...

1^{re} - Renault 5 E-Tech

Même dans cette finition de base Evolution, la R5 conserve une présentation intérieure qualitative et chaleureuse. Les places arrière ne sont pas gigantesques, et on a du mal à glisser les pieds sans relever les sièges avant, mais les assises sont confortables. Coffre spacieux, suspensions un brin fermes.

2^e - Fiat Grande Panda

Avec l'ë-C3, sa cousine, l'italienne affiche les meilleures cotes d'habitabilité du lot. On apprécie les détails de présentation colorés, les nombreux rangements et les sièges au bon maintien latéral. Dossier de banquette un peu trop vertical et suspensions un rien chahutantes.

3^e - Citroën ë-C3

Malgré ses suspensions souples, l'ë-C3 manque de finesse dans la filtration des iné-

galités. Son insonorisation paraît, en outre, perfectible. La finition est correcte, sans plus, et l'on aimerait disposer de davantage de rangements. Dossier arrière raide.

3^e ex æ - Peugeot E-208

La Peugeot séduit par son confort et son insonorisation, ainsi que par sa présentation et sa finition. Mais l'ergonomie reste perfectible (position de conduite, interfaces), tandis que les places arrière sont aussi exiguës que difficiles d'accès. Coffre correct.

5^e - Hyundai Inster

L'Inster propose un habitacle bien présenté et plutôt spacieux... sauf en largeur : il faudra jouer des coudes à l'arrière ! Suspensions moelleuses, mais ambiance bruyante sur autoroute du fait de bruits aérodynamiques envahissants dès 110-120 km/h.

6^e - Opel Corsa

Présentation austère, sièges manquant de maintien, places arrière étroites, suspensions un peu fermes : la Corsa ne suscite pas l'euphorie ! Bonne ergonomie.

À LA LOUPE

	Renault 5 E-Tech	Fiat Grande Panda	Citroën ë-C3	Peugeot E-208	Hyundai Inster	Opel Corsa
Installation des passagers	■	■	■	■	■	■
Simplicité des commandes	■	■	■	■	■	■
Fonctionnalité des sièges	■	■	■	■	■	■
Commodité de chargement	■	■	■	■	■	■

LES NOTES DU LABO AUTO PLUS

	1 ^{re} Renault 5 E-Tech	2 ^e Fiat Grande Panda	3 ^e Citroën ë-C3	3 ^e ex æ Peugeot E-208	5 ^e Hyundai Inster	6 ^e Opel Corsa
Confort/insonorisation	16	14	14	18	16	14
Habitabilité/coffre	15	18	18	13	13	13
Aspects pratiques	13	13	13	11	11	12
Présentation/finition	16	14	13	16	15	13
Total	60/80	59/80	58/80	58/80	55/80	52/80

FIAT GRANDE PANDA
L'architecture cubique de la petite Fiat facilite l'accès aux places arrière grâce à une bonne hauteur sous pavillon.

FIAT GRANDE PANDA



L'italienne fait partie des plus spacieuses de ce comparatif, et y ajoute une présentation intérieure charmeuse.

RENAULT 5 E-TECH



L'espace n'est pas gigantesque à l'arrière de la R5, mais on est bien installé. Sauf pour glisser les pieds... Et les rangements font défaut.

CITROËN ë-C3



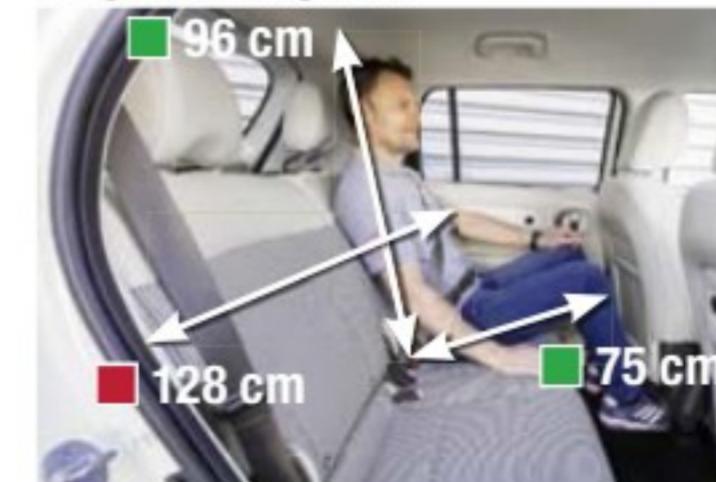
Comme sa cousine, la Grande Panda, l'ë-C3 soigne son habitabilité. Mais le dossier de la banquette est un peu trop vertical.

PEUGEOT E-208



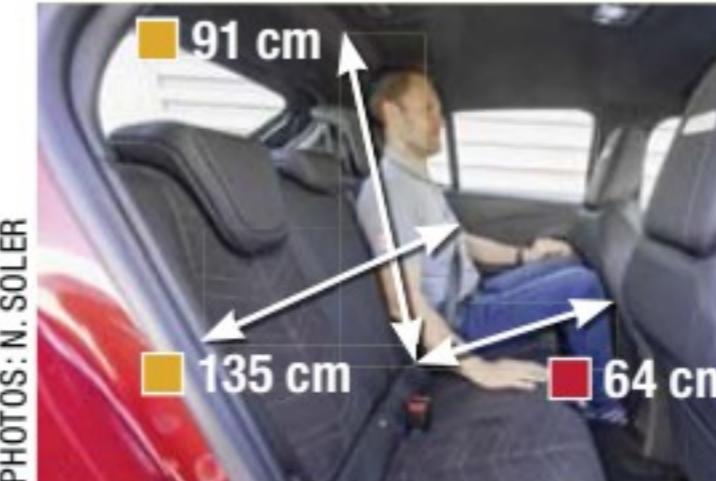
L'espace est trop exigu à l'arrière de l'E-208, que ce soit en longueur aux jambes ou en garde au toit.

HYUNDAI INSTER



Malgré une longueur d'assise généreuse, l'Inster pêche par un habitacle qui manque de largeur.

OPEL CORSA



Comme avec l'E-208, les places arrière sont étroites et l'ouverture réduite des portières les rend difficiles d'accès.

Comparatif



HYUNDAI INSTER

La coréenne compense son tarif un peu élevé par un équipement ultra-riche. Elle offre en sus la meilleure autonomie du lot.

PHOTOS: N. SOLER

FIAT GRANDE PANDA



Un peu mieux dotée et plus chatoyante que sa cousine l'ë-C3, la Grande Panda s'affiche par ailleurs 1 300 € moins chère grâce à des remises plus importantes.

PEUGEOT E-208



Si elle souffre de pas mal de lacunes d'équipement, la Peugeot compense par des rabais généreux et une autonomie très correcte.

CITROËN Ë-C3



Très attendue sur ce plan, la Citroën se contente de la quatrième marche du podium du fait d'un rapport prix/équipement pas extraordinaire.

RENAULT 5 E-TECH



La R5 ne fait pas de cadeau, avec zéro ristourne et une dotation qui pourrait être plus fournie. Autonomie correcte, sans plus.

OPEL CORSA



Ses 9 % de remise ne suffisent pas à compenser un prix catalogue (très) élevé, doublé d'un équipement chiche: la Corsa ferme ici la marche.

BUDGET Une Inster "tout compris"

C'est le grand écart, que ce soit en matière de prix (presque 4 000 € séparent la plus abordable de la plus coûteuse) ou d'équipement.

1^{re} - Hyundai Inster

Un peu chère, la coréenne compense par une dotation royale, incluant même le régulateur adaptatif ou la clé mains libres. En outre, elle bénéficie de la meilleure garantie du plateau (cinq ans, kilométrage illimité), ainsi que de l'autonomie la plus généreuse (et encore, nos mesures, effectuées par temps froid, sont plutôt pessimistes!).

2^{re} - Fiat Grande Panda

Bien placée côté tarif grâce à une généreuse ristourne de 8 %, la Grande Panda dispose, en outre, d'un équipement plutôt complet, même si l'on note des lacunes (pas de remontée automatique de la vitre conducteur, clé pliante "à l'ancienne"). Cependant, l'autonomie se révèle tout juste moyenne pour la catégorie.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽¹⁾ • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur-limiteur de vitesse.

Agrement: • Banquette fractionnable • Bluetooth • Clim' auto. • Fermeture centralisée + télécommande • Frein de parking électrique • Mirror Screen sans fil⁽²⁾ • Radio DAB • Rétros électr. • Vitres AV/AR électr.

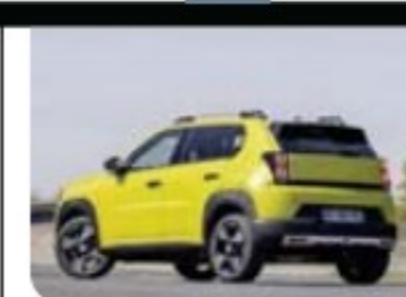
LES DIFFÉRENCES	Hyundai Inster	Fiat Grande Panda	Peugeot E-208	Citroën ë-C3	Renault 5 E-Tech	Opel Corsa
Aide au stationn. AV/AR	Série/Série	Série/Série	Indisp./Série	Indisp./Série	Indisp./Série	800 € ⁽³⁾ /Série
Caméra de recul	Série	Série	Indisponible	Série	Indisponible	800 € ⁽³⁾
Charg. smartph. à induction	Série	Série	Indisponible	Série	Indisponible	1 100 € ⁽⁴⁾
Guidage GPS	Série	Série	400 €	Série	Indisponible	1 100 € ⁽⁴⁾
Pompe à chaleur	Indisponible	Indisponible	450 €	Indisponible	Série	500 €
Régulateur adaptatif	Série	Indisponible	Indisponible	Indisponible	Indisponible	700 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1 ^{re} Hyundai Inster	2 ^{re} Fiat Grande Panda	3 ^{re} Peugeot E-208	4 ^{re} Citroën ë-C3	5 ^{re} Renault 5 E-Tech	6 ^{re} Opel Corsa
Equipements de sécurité	14	12	11	12	12	12
Dotation de série/garantie	18	18	13	17	16	14
Autonomie électrique	12	9	11	9	10	11
Prix	9	13	14	10	8	6
Total	53/80	52/80	49/80	48/80	46/80	43/80

1. + Airbag central sur Inster. 2. Filaire sur Inster. 3. Options groupées. 4. Options groupées avec la clé mains libres.

Le classement final

Un match très serré, notamment aux quatre premières places! La R5 mise sur le plaisir de conduite et sur son intérieur chaleureux. L'Inster séduit par la belle synthèse qu'elle propose entre agrément et aspects pratiques, et saupoudre le tout d'une dotation riche. La Grande Panda affiche pour sa part un très bon rapport prix/prestations, tandis que l'E-208 offre une conduite sereine, à défaut d'une habitabilité généreuse. Un peu onéreuse, un peu chiche et franchement pataude, l'ë-C3 est à la traîne. Quant à la Corsa, elle fait cher payer son intérieur austère.

1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e
					

Renault 5 E-Tech
Autonomie Urbaine Evolution - 120 ch
27990 € / 24990 €*
Courte victoire pour la R5, qui séduit avant tout par son agrément de conduite et son habitacle chaleureux et moderne. Elle gagne aussi de précieux points, grâce à son coffre spacieux, et évite de trop en perdre par ailleurs. C'est clairement au chapitre du rapport prix/équipement qu'elle est à la traîne. Mais pas au point de rompre le charme!

Hyundai Inster
Intuitive 5 pl.
49 kWh - 115 ch
28250 € / 24700 €*
Une très agréable surprise que cette Inster, qui se démarque par sa remarquable homogénéité. Richement équipée, dotée d'une belle autonomie et offrant un confort appréciable, la Hyundai incite à adopter une conduite zen et détendue. Elle trébuche, en revanche, au chapitre vie à bord, avec son habitacle étroit et ses bruits d'air trop présents.

Fiat Gde. Panda
La Prima
42 kWh - 113 ch
27900 € / 22700 €*
Spacieuse, la Grande Panda charme avec sa présentation colorée et son habitacle astucieux. Et si ses performances semblent quelconques, son autonomie est correcte et elle se distingue par un bon rapport prix/équipement. De quoi excuser une conduite peu exaltante et un confort qui pourrait être plus douillet.

Peugeot E-208
Style
46 kWh - 136 ch
28000 € / 22200 €*
Proposée à un prix agressif grâce aux remises, l'E-208 convainc par son confort (suspensions et insonorisation), son autonomie, sa direction plaisante et ses performances. Son habitacle en met plein la vue côté design et finition, mais il pêche par des places arrière étroites et une ergonomie perfectible. Enfin, l'équipement manque de générosité.

Citroën ë-C3
Max
42 kWh - 113 ch
27800 € / 24000 €*
Spacieuse et agréablement présentée, la Citroën n'est hélas pas aussi confortable qu'espéré, et reste à la traîne en matière d'agrément de conduite (comportement, performances). Et comme elle bénéficie de remises moins généreuses, son rapport prix/prestations est moins favorable que celui de sa cousine, la Grande Panda.

Opel Corsa
Electric Edition
46 kWh - 136 ch
32000 € / 26100 €*
Sur le plan dynamique, la Corsa ne démerite pas: elle affiche les meilleurs chronos du plateau, une bonne autonomie et un châssis efficace. Mais c'est aussi la plus chère, et elle n'offre en échange qu'un habitacle tristounet, peu spacieux et sommairement équipé. Enfin, ses suspensions un peu fermes achèvent un bilan en demi-teinte.

NOS MESURES

	Renault 5 E-Tech	Hyundai Inster	Fiat Grande Panda	Peugeot E-208	Citroën ë-C3	Opel Corsa
Vitesse maxi	152 km/h	149 km/h	132 km/h	150 km/h	135 km/h	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2 ■	33s ■	34s7 ■	31s9 ■	35s2 ■	31s4 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s7 ■	7s4 ■	8s5 ■	6s4 ■	8s4 ■	5s8 ■
Autonomie moyenne	255 km ■	310 km ■	245 km ■	295 km ■	245 km ■	285 km ■
Route/Autoroute/Ville	285/190/295 km	340/230/365 km	260/195/280 km	320/235/335 km	260/195/280 km	315/220/330 km
Temps de charge						
Prise domicile (2,3 kW)	18 h	23 h	Non mesuré ⁽¹⁾	31 h	Non mesuré ⁽¹⁾	31 h
Wallbox (7,4 kW)/ Prise rapide ⁽²⁾	6 h 20/ 25 mn (à 80 kW maxi)	8 h/ 30 mn (à 87 kW maxi)	7 h/ 25 mn (à 100 kW maxi)	8 h/ 30 mn (à 100 kW maxi)	7 h/ 25 mn (à 100 kW maxi)	8 h/ 30 mn (à 100 kW maxi)
Poids	1 386 kg ■	1 356 kg ■	1 474 kg ■	1 510 kg ■	1 470 kg ■	1 500 kg ■
Diamètre de braquage	10,3 m ■	11,3 m ■	11,1 m ■	10,8 m ■	11,1 m ■	10,8 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	61 m ■	67 m ■	64 m ■	68 m ■	65 m ■	65 m ■
Volume de coffre	310 dm ³ ■	285 dm ³ ■	310 dm ³ ■	310 dm ³ ■	310 dm ³ ■	305 dm ³ ■



PHOTOS: N. SOLER

LA TECHNIQUE

	Renault 5 E-Tech	Hyundai Inster	Fiat Grande Panda	Peugeot E-208	Citroën ë-C3	Opel Corsa
Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents				
Batterie capacité brute/utile	NC/40 kWh	NC/49 kWh	44/42 kWh	50/46 kWh	44/42 kWh	50/46 kWh
Puissance fiscale	5 CV	2 CV	4 CV	4 CV	4 CV	4 CV
Puissance maxi	120 ch	115 ch	113 ch	136 ch	113 ch	136 ch
Couple maxi	225 Nm	147 Nm	122 Nm	260 Nm	122 Nm	260 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €	0 g/km - 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	195/55 R18	185/65 R15	205/55 R16	195/55 R16	205/55 R16	185/65 R16
Dimensions L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50	3,83 x 1,61 x 1,58	4 x 1,77 x 1,57	4,06 x 1,75 x 1,43	4,02 x 1,76 x 1,57	4,06 x 1,77 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	5 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)			



LES NOTES DU

	Renault 5 E-Tech	Hyundai Inster	Fiat Grande Panda	Peugeot E-208	Citroën ë-C3	Opel Corsa
La conduite (sur 40)	31	28	24	27	22	28
La vie à bord (sur 80)	60	55	59	58	58	52
Le budget (sur 80)	46	53	52	49	48	43

1^{re} 137/200 2^e 136/200 3^e 135/200 4^e 134/200 5^e 128/200 6^e 123/200

1. Câble non fourni. 2. De 10 à 80 % de capacité (donnée constructeur).

***Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et l'éventuel bonus écolo médian (3 000 €).

Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



Par Antoine Arnoux

DIESEL

Audi A6 Avant

2.0 TDI quattro S line - 204 ch

76 450 € / 85 022 €*



PREMIER TEST DU NOUVEAU BREAK AUDI A6 THERMIQUE

Une A6 peut en cacher une autre

En parallèle de l'inédite A6 e-tron électrique, la grande routière d'Audi se renouvelle aussi avec une sixième génération thermique, qui rappelle tous les bienfaits d'un break alimenté au gasoil...

Ringard, un break diesel? Voyons les choses autrement: à force de croiser SUV et gabarits haut perchés sur nos routes, les berlines et breaks routiers sont presque devenus atypiques! Pas question pour les spécialistes du genre d'y renoncer, ni de basculer vers le tout électrique. Chez Audi, la gamme a donc pris une tournure déroutante: on

trouve désormais deux A6, qui n'ont rien de commun hormis le nom. Plate-forme PPE pour l'A6 e-tron 100% électrique, tandis que la "vraie" A6, sixième génération, reprend la base technique (dite PPC) de la nouvelle A5, sa petite sœur. Ainsi que le coup de crayon: dans la veine du style Audi actuel, les arêtes saillantes ont laissé place à des formes plus douces et galbées.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: au tarif de base déjà élevé s'ajoute un malus CO₂ de 3552 € sur notre modèle d'essai quattro, et plus de 5000 € de malus au poids, malgré l'abattement de 100 kg (hybride)! Pas encore de remise.

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

L'équipement: la dotation est déjà complète dès le premier niveau Business Executive, mais se contente de sièges en tissu et de jantes de 18". La présentation est plus cossue en S line, pour 4 150 € en sus.

Rien à voir avec sa devancière, sortie en 2018, qui accuse un certain coup de vieux. Lancée en break Avant (la berline arrivera cet été), l'A6 a gagné en stature: allongée de 5 cm, elle atteint les 5 m, mais perd en capacité de coffre, chutant à 466 dm³, un volume décevant au vu des dimensions de l'auto. Les Mercedes Classe E ou BMW Série 5 font mieux. Comme souvent chez Audi, le style passe avant certains aspects pratiques. Au moins, la silhouette élancée typée break de chasse produit son effet.

Hybride discret

Qu'elle soit techniquement calquée sur l'A5 est une bonne nouvelle, volant en mains. On en retrouve le comportement plaisant, étonnamment agile pour une auto si imposante et lourde: 2075 kg pour notre modèle d'essai (gare au malus au poids!). Bon, l'A6 doit en grande partie ses talents à toute une armada de raffinements techno (optionnels

pour la plupart). Roues arrière directrices, suspension pneumatique perfectionnée (absente de l'A5), transmission intégrale... Le résultat impressionne. Sans raideur excessive, les mouvements sont contenus avec progressivité, et les irrégularités royalement filtrées malgré les immenses jantes de 21" (option). Bluffant!

Bonne surprise: même dépourvu de ces dispositifs, le châssis démontre toujours un réel brio pour soigner ses occupants et flatter le chauffeur. Bon, à condition de se satisfaire de l'unique (et modeste) motorisation disponible au lancement. En attendant de prochains hybrides rechargeables, la gamme se limite au seul quatre cylindres diesel à hybridation 48 V, hérité de l'A5. Ce 2 litres de 204 ch assure un honnête service minimum pour déplacer l'engin, taillé pour recevoir des mécaniques plus étoffées. Au moins, relances correctes et douceur de marche ne jurent pas dans cet environnement



Discret, le 4 cylindres TDI n'affole pas le chrono mais reste sobre : moins de 8 l/100 km relevés lors de notre essai, sur un parcours plutôt exigeant.



Nombre de places : 5

Guère de progrès par rapport à la précédente A6, mais toujours de la place. Les grands gabarits seront à l'aise, et l'assise est confortable. Sauf au milieu, comme souvent !



Volume : 466 dm³

Dommage, le volume régresse malgré les dimensions en hausse. Et pas de double fond, à cause de la batterie.



Les passagers arrière peuvent aussi bénéficier de sièges chauffants pour... 5 100 € (pack Tech Pro).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Assistant d'intersection avant • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs matriciels à leds • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrement : • Accès et démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Ecran tactile 14,5"/37 cm + GPS et réplication de smartphone • Hayon électrique • Instrumentation numérique 11,9"/30 cm • Sièges AV chauffants, etc.

En option Sécurité : • Pack Tech Plus (assistant conduite adaptatif, assistant trafic transversal arrière, airbags latéraux AR: 2450 €).

Agrement : • Pack Tech Pro (sièges AR et volant chauffants, volant électr., feux arrière Oled: 5 100 €) • Roues AR directrices (1 500 €) • Susp. pneumatique pilotée (2 100 €), etc.



D'abord proposée en diesel hybride 48 V (204 ch) au lancement, l'A6 reprendra prochainement les hybrides rechargeables (299 et 367 ch) de sa petite sœur l'A5. En attendant un 6 cylindres ? Elle le mériterait, mais avec notre système de malus...

élégant, et le soutien du moteur électrique (24 ch, intégré à la boîte auto. à double embrayage 7 rapports) est quasi transparent. Tout comme le fonctionnement

du TDI d'ailleurs, qui sait contenir ses grondements. L'isolation a précisément fait l'objet d'une attention particulière. Même à (très) haute vitesse, bruits d'air et

de roulement restent remarquablement étouffés, en partie grâce à l'épais vitrage feuilleté optionnel (600 €). Pendant ce temps, la jauge baisse tout aussi impercep-

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	238 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s
Consommation cycle mixte	5,8 l/100 km
Poids	2075 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch
Cylindrée	1968 cm ³
Puissance maxi	204 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn
CO ₂ / Malus	152 g/km / + 8572 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	245/45 R19
Réservoir	60 litres
Dim. L x l x h, en m	5 x 1,88 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Dont 5 020 € de malus au poids.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

L'Audi A6 Avant 2.0 TDI quattro S line (85 022 €*, 204 ch) est évaluée dans la catégorie des grands breaks routiers diesels d'environ 200 ch parmi lesquels figurent : **BMW 520d Touring xDrive M Sport** (81 300 €*, 197 ch), **Mercedes Classe E 220 d Break 4Matic AMG-Line** (81 800 €*, 197 ch), **Skoda Superb Combi 2.0 TDI 4x4 Laurin & Klement** (64 800 €*, 193 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



C'est la meilleure place à bord, sans doute. Le maintien est quasi parfait avec les sièges de notre version S line, confortables. L'amplitude de réglages est large, permettant de trouver aisément sa position.

Sous les yeux, la dalle incurvée est reprise de l'A5 : les écrans sont lisibles, mais le méplat supérieur du volant gêne parfois la partie haute de l'instrumentation.

Réglage des sièges



Maintien des sièges



Simplicité des commandes



Visibilité AV/AR



Eclairage intérieur



Lisibilité des compteurs



AIDES À LA CONDUITE



A la panoplie sécuritaire obligatoire, l'A6 ajoute d'office quelques équipements désormais courants à ce niveau de gamme : caméra à 360°, régulateur adaptatif, phares adaptatifs matriciels (particulièrement efficaces). A l'usage, l'aide au maintien dans la voie agace mais se coupe aisément via un raccourci, permettant aussi de désactiver l'alerte de vitesse (relativement discrète, pour une fois). Pour la conduite semi-autonome, il faudra prévoir une rallonge de... 2450 € (pack Tech Plus) !

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

Série

ÉCRAN TACTILE



Strictement identique à celle de l'A5, la dalle numérique flatte l'œil.

L'écran de 14,5"/37 cm affiche des graphismes soignés. La navigation fluide fait bonne impression, mais on tâtonne souvent dans les multiples sous-menus, pas toujours intuitifs.

Facilité d'utilisation



Lisibilité



Ecran tactile/Mirror Screen

Série/Série

Prix de l'option GPS



BIEN VU

De vraies sorties d'échappement et pas de simples canules factices ! C'est plus esthétique que sur la précédente A6...

RATE

Phares, vitres, sièges... trop de commandes sur le bloc tactile côté conducteur, au risque d'activer la mauvaise.

**FINITION**

Les assemblages sont sérieux, mais les matériaux, valorisants dans l'ensemble, côtoient des éléments plus basiques, malvenus à ce niveau de gamme (plastiques durs et légers sous les aérateurs et dans certaines parties basses). Audi nous avait habitués à mieux...

Qualité des matériaux
Qualité des assemblages
Résistance aux rayures

CHAUFFAGE/CLIM'

Tout ce qui concerne la ventilation passe par l'écran tactile. Les réglages de base restent affichés en permanence, plutôt pratique.

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

SYSTÈME AUDIO

Les commandes au volant sont peu pratiques. La hi-fi Bang & Olufsen à 20 HP (2000 €) de notre version d'essai fait de l'A6 un auditorium !

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	2000 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS

Boîte à gants, vide-poches sous l'accoudoir, bacs de porte... et c'est à peu près tout: service minimal pour les rangements, peu nombreux et de dimensions banales. Sous les aérateurs, la place est prise par la recharge téléphone à induction.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict *Auto Plus***Correct**

Confort, comportement de haute volée... L'A6 est une formidable machine à voyager. Son style soigné et ses technos embarquées ne font hélas pas oublier ses prix salés, son malus et ses options coûteuses. Qui plus est, ses performances sont quelconques.

LES PLUS
Confort et comportement
Insonorisation
Diesel sobre

LES MOINS
Tarifs et malus élevés
Détails de finition
Coffre décevant



HYBRIDE

Dacia Bigster

1.8 full hybrid Journey - 155 ch

31 700 € / 31 700 €*



LE NOUVEAU DACIA BIGSTER AFFRONTE LE DUSTER

Un grand frère encombrant

Le Duster, qui en est à sa troisième génération, était jusqu'ici le seul SUV chez Dacia. Il doit désormais faire avec le Bigster. Plus grand et plus cher, celui-ci offre des prestations supérieures. Le jeu en vaut-il la chandelle ? Réponse avec ces versions full hybrid.

Le succès du Duster ne se dément pas depuis trois générations. Accueillant, facile à conduire et à vivre, sérieusement construit et proposé à un prix attractif, il se classe régulièrement dans le top 10 des meilleures ventes tous modèles confondus. L'arrivée du Bigster, plus grand, mieux équipé et plus puissant, rebat les cartes chez le premier constructeur discount. Mais cette version

haut de gamme Journey full hybrid affiche un surcoût non négligeable de 3 400 €* par rapport au Duster équivalent. En donne-t-il assez pour justifier l'investissement ?

Montée en gamme

Sur le plan du style, un critère ô combien important au moment de choisir son nouveau véhicule, le Bigster n'apporte aucun argument capable de faire pen-

cher la balance en sa faveur. Et pour cause, ces modèles se ressemblent comme deux gouttes d'eau. De légères différences se remarquent sur les boucliers, au niveau des motifs de la calandre et des inserts sur les portières avant. Ceux du Bigster, en plastique laqué, font moins "cheap". Dans l'habitacle aussi, les différences sont infimes. L'habillage en tissu sur les côtés de la console centrale, avec surpiquûres blanches, paraît plus cossu que le plastique dur et rugueux du Duster. Au chapitre équipement, en revanche, le Bigster est un peu mieux doté, et justifie en partie son tarif supérieur: hayon motorisé, siège conducteur à réglages électriques, clim' auto.

bizone (monozone sur le Duster) avec aérateurs arrière, rangement réfrigéré sous l'accoudoir avant et régulateur de vitesse adaptatif sont de série sur la finition Journey. En option, le toit ouvrant panoramique (850 €) et les jantes alu 19" (250 €) relèvent encore le standing d'un cran. Des équipements indisponibles sur le Duster.

Plus de place dans le Bigster

Surtout 22 cm séparent les deux frères en longueur et 5 cm au niveau de l'empattement (distance entre les deux essieux). Cela se ressent aux places arrière, les passagers du Bigster pouvant davantage étendre les jambes. En revanche, la largeur



HYBRIDE

Dacia Duster

1.6 full hybrid Journey⁽¹⁾ - 140 ch

28 300 € / 28 300 €*

PHOTOS: N. SOULER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: aucun malus à craindre avec ces versions hybrides très sobres. Et pas de remise non plus. Il est vrai que les tarifs sont déjà compétitifs.

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

L'équipement: ces finitions haut de gamme Journey offrent une dotation complète sur les deux modèles (clim' auto., GPS, jantes alu...), mais le Bigster va un peu plus loin que le Duster avec des équipements indisponibles sur ce dernier comme le hayon électrique, le régulateur adaptatif, les aérateurs arrière, etc.



Grâce à son moteur hybride plus puissant (155 ch) et à sa batterie plus grosse (1,4 kWh), le Bigster offre un meilleur agrément et consomme jusqu'à 0,9 l/100 km de moins.



Plus court avec ses 4,35 m de long (contre 4,57 m pour le Bigster), le Duster se montre légèrement plus agile. Côté confort, il secoue un peu plus les passagers.

est identique dans les deux SUV, et demeure insuffisante pour voyager à trois adultes sans se serrer les coudes. Etonnamment, le Bigster n'existe pas en sept places. Dacia a préféré privilégier le volume de coffre,

très généreux. Avec 475 dm³ celui du Duster n'a déjà rien d'une boîte à chaussures. Mais à côté, les 625 dm³ disponibles dans le compartiment à bagages du Bigster passent pour une véritable soute. En plus, les dos-

siers rabattables en trois parties 40/20/40 offrent plus de combinaisons possibles pour aménager l'habitacle. Lorsqu'ils sont repliés, dans le Bigster comme dans le Duster, on profite d'un plancher plat, toujours plus >>>



Dacia Bigster

L'écran du bloc d'instrumentation, plus grand (10"/25,4 cm contre 7"/17,8 cm sur le Duster), affiche des menus différents et plus riches. En outre, sur cette finition Journey, la dotation de série est également plus étendue que celle de son petit frère, avec quelques équipements indisponibles sur le Duster (voir page suivante). L'habillage en tissu des côtés de la console centrale fait un peu plus cossu. Mais de nombreux plastiques durs, à la qualité quelconque, demeurent.



Dacia Duster

Au niveau de la console centrale, l'organisation des rangements n'est pas la même que dans le Bigster. Autrement, la qualité des matériaux est identique, que ce soit pour la planche de bord ou l'habillage des contre-portes. Les plastiques sont durs et pas très valorisants, mais correctement ajustés. Leur fixation solide donne une impression de robustesse. Les menus sont clairs et l'écran central (10,1"/25,6 cm) affiche de gros pictogrammes faciles à sélectionner en conduisant.

» pratique pour le chargement d'objets lourds et encombrants.

Plus puissant, plus sobre

Le Bigster continue d'afficher sa supériorité sur le plan mécanique avec ce bloc full hybrid de 155 ch qu'il inaugure au sein du groupe Renault. Sa technologie est similaire à celle du Duster, à cela près que le moteur thermique, plus gros (1,8 litre de cy-

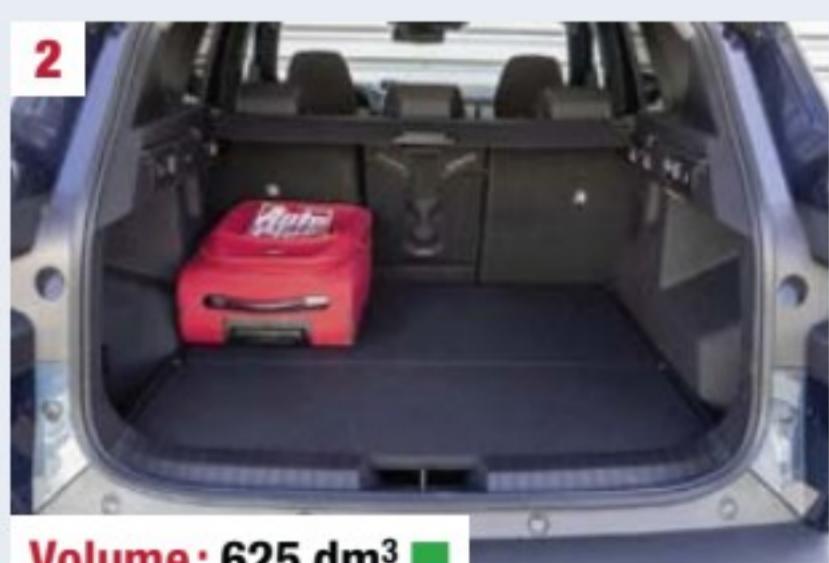
lindrée au lieu de 1,6), délivre une poignée de chevaux supplémentaires (107 contre 94 ch) et un peu plus de couple aussi (+ 20 Nm). Aucun changement, cependant, du côté de la transmission. On retrouve, dans les deux cas, l'originale boîte auto. à crabots, sans embrayage, avec quatre rapports pour le moteur thermique et deux pour l'électrique. Ce dernier est alimenté

par une batterie à la capacité (1,4 kWh) un peu plus élevée que celle du Duster (1,2 kWh). Un avantage sensible pour la conduite, le Bigster roulant plus souvent et plus longtemps en mode électrique. Cela l'aide à modérer son appétit, avec 5,8 l/100 km de consommation moyenne mesurée par notre labo, contre 6,2 l/100 km pour son petit frère, pourtant plus

léger de 82 kg. En ville, là où le moteur hybride se montre le plus efficient, il épargne jusqu'à 0,9 l/100 km. Et cette économie de carburant ne s'obtient pas au détriment de l'agrément. Grâce à sa puissance et à son couple supérieurs, le nouveau venu accélère et relance plus vigoureusement. Un avantage appréciable lorsque le véhicule est chargé. Et même à vide, le moteur du



Nombre de places: 5



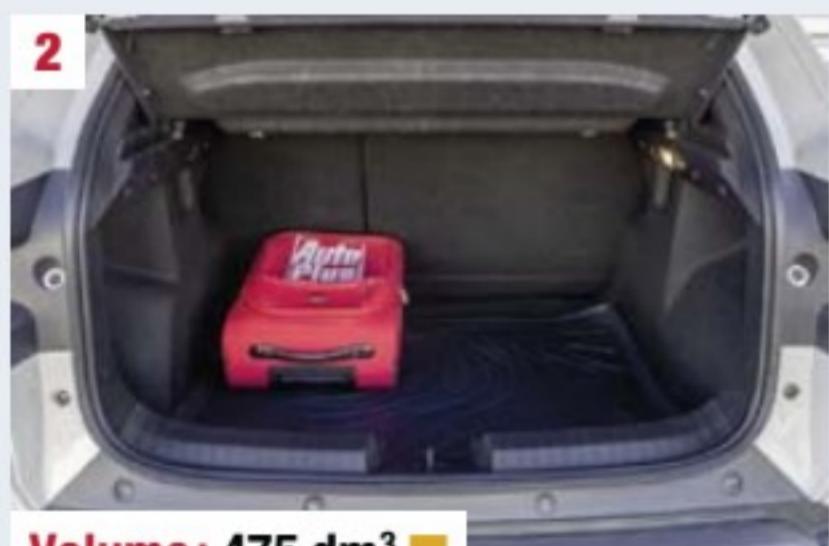
Volume: 625 dm³



1. L'empattement supérieur profite à l'espace disponible aux jambes. Seule la largeur aux coudes, identique à celle du Duster, déçoit si l'on voyage à trois. Les passagers disposent ici d'aérateurs. 2. Bien conçu, le coffre est gigantesque. 3. Motorisé de série, le hayon s'ouvre et se referme sans effort.



Nombre de places: 5



Volume: 475 dm³



1. L'accès à bord est aisément assis sur la banquette à la garniture épaisse. En revanche, l'espace aux jambes est inférieur à celui offert par le Bigster. 2. Suffisant dans l'absolu, le coffre se montre moins volumineux que celui du Bigster⁽¹⁾. 3. La clim' auto. est de série, mais uniquement monozone.

1. Le plancher modulable (absent en version Extreme ici en photo) est de série en Journey.

Duster manque plus rapidement de souffle. Cela se traduit par des changements de vitesses plus fréquents, ces variations de régime dégradant le niveau sonore. A cela s'ajoutent des bruits d'air un peu trop présents à partir de 100-110 km/h, une faiblesse partagée avec le Bigster. Mais ce dernier, grâce à des suspensions moins trépidantes sur les bosses de la chaussée, ménage davantage le confort de ses passagers. Sa direction, plus consistante, offre aussi un meilleur ressenti. En comportement, on relève peu de différences. Tous les deux rassurent, notamment au freinage. Le Duster, à l'empattement plus court, l'emporte en agilité dans les virages. Mais pas assez pour inverser l'issue de ce match, largement à l'avantage du Bigster, qui justifie ainsi son surcoût.



NOS MESURES	Dacia Bigster	Dacia Duster
Vitesse maxi	178 km/h	155 km/h
Accélération 1000 m D. A.	31s6	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	6s4
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/4,8 l/100 km	6,3/6,5/5,7 l/100 km
Poids	1500 kg	1418 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m

LA TECHNIQUE	Dacia Bigster	Dacia Duster
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1793 cm ³	1598 cm ³
Hybridation	Moteurs électr. 49 + 20 ch	Moteurs électr. 49 + 20 ch
Puissance fiscale	6 CV	5 CV
Puissance maxi	155 ch à 5300 tr/mn	140 ch à 5600 tr/mn
Couple maxi	172 Nm à 3000 tr/mn	148 Nm à 3600 tr/mn
CO ₂ / Malus	104 g/km / 0 €	112 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	215/60 R18	215/60 R18
Réservoir	50 litres	47 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,72	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFIL active + AFU + ESP • Airbags (6) • Antibrouillards • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur-limiteur de vitesse.

Agrement: • Banquette 2/3-1/3 (40/20/40 sur Bigster) • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. (bizona sur Bigster) • Compteurs numériques • GPS • Jantes alu. • Mirror Screen • Radar de recul.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Bigster	Dacia Duster
Hayon électrique	Série	Indisponible
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	Indisponible
Siège conducteur à réglages électr.	Série	Indisponible
Toit ouvrant panoramique	850 €	Indisponible

LES NOTES DU	Dacia Bigster	Dacia Duster
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	15	12
Confort/insonorisation	15	14
Equipements de confort/garantie	19	18
Habitabilité/coffre	16	9
Aspects pratiques	15	14
Présentation/finition	13	13
Consommation	19	15
Prix	9	15
1 ^{er} 148/200		2 ^e 136/200

Le verdict **Auto Plus**



Victoire : Dacia Bigster

Malgré de grandes qualités au premier rang desquelles un tarif nettement en sa faveur, le Duster manque d'arguments face au Bigster. Celui-ci est certes plus cher, sans être excessif pour autant, mais le justifie par plus d'espace à bord et d'équipements, un meilleur agrément mécanique et une consommation encore plus faible.

Essai



Par Antoine Arnoux

ÉLECTRIQUE

VinFast VF6

Plus - 204 ch

37 990 € / 37 990 €*



PHOTOS: N. SOLER

LE PREMIER CONSTRUCTEUR VIETNAMIEN ARRIVE EN FRANCE

De bonne volonté, mais...

La toute récente marque vietnamienne VinFast compte sur son petit SUV électrique VF6 pour tenter une percée chez nous. Le créneau est encombré mais, sur le papier, tarifs et autonomie séduisent. Et en pratique ?

Présent en France depuis 2023, le constructeur vietnamien propose depuis peu un SUV urbain, chargé de s'attaquer au segment star en Europe. Long de 4,24 m, le VF6 se place en rival des Citroën ë-C3 Aircross, Peugeot E-2008 et Kia EV3, entre autres. Côté look, il ne cherche pas à faire tourner les têtes. Un geste que le conducteur devra, pour sa part, effectuer, en manœuvre. En effet la visibilité arrière, pénalisée par les montants épais et le vitrage étroit, fait pester, et impose de s'en remettre à la caméra 360° (de série). L'équipement, lui, est généreux dès l'entrée de gamme, notamment en matière de technologie embarquée. Ce SUV en fait-il trop sur ce point ? Toutes les fonctions passent par l'écran central (même les réglages des rétroviseurs !), à l'agen-

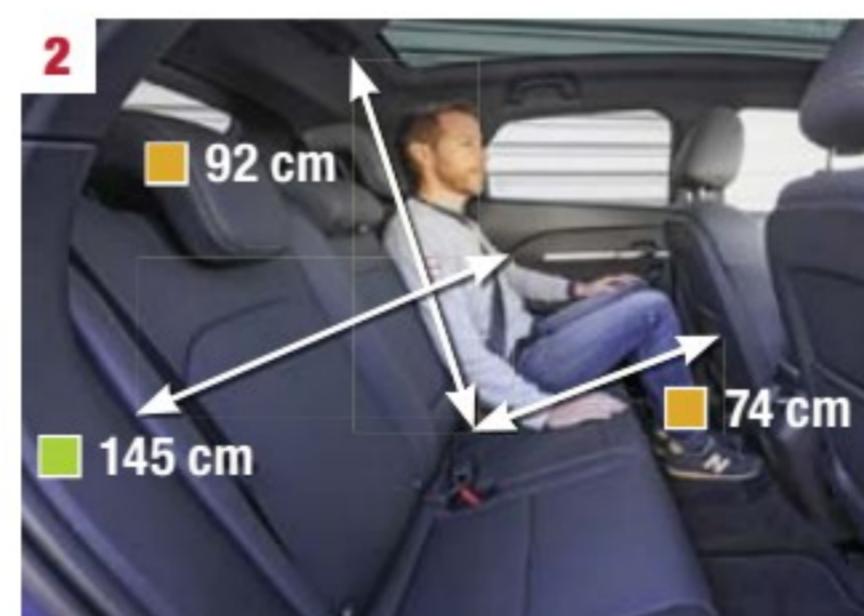
cement pas toujours clair. Aucune commande physique hormis les commodos, les touches de boîte auto. et... le volant de petit diamètre, plutôt sympa d'ailleurs.

Un comportement perfectible

Le confort est d'abord engageant, malgré les jantes de 19", et le comportement, neutre, rassure. Hélas, l'impression positive s'efface dès que le revêtement de la chaussée n'est pas nickel. La suspension souple produit des mouvements gênants, s'écrase en appui, et la masse n'arrange rien : 2050 kg, bien trop lourd pour un SUV de cette catégorie ! Plus agaçant, le train avant peine à encaisser le couple, pourtant pas déroutant, causant de désagréables remontées dans la direction. Sur route en bon



1. Dessin minimaliste, finition et matériaux basiques pour la planche de bord. L'écran de 12,9"/32,8 cm regroupe toutes les commandes. On tâtonne... 2. L'espace est correct, sans plus, et l'assise manque de maintien. 3. Côté bagages, le volume est très modeste, et le double fond permet à peine de ranger un câble. Mais les contours sont quasi rectilignes.



Volume : 285 dm³

NOS MESURES



Vitesse maxi

175 km/h

Accélération 1000 m D. A.

30s2

Reprises 80 à 120 km/h en Drive

5s3

Autonomie moyenne

290 km

Route/Autoroute/Ville

310/245/310 km

Temps de charge Prise domestique

22 h

Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide

10 h/27 mn⁽¹⁾

Poids

2050 kg

Diamètre de braquage

11,3 m

Freinage 130 à 0 km/h

66 m

1. De 10 à 80 % de capacité, à 100 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	59,6 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	204 ch
Couple maxi	310 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/45 R19
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,83 x 1,56
Durée de garantie ⁽²⁾	7 ans ou 160 000 km

2. Batterie garantie 8 ans, kilométrage illimité.

L'ÉVALUATION

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

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité:

- ABS + AFU + ESP
- AFIL • Airbags (8) • Alerte de trafic en marche AR • Essuie-glace auto. • Lecture des panneaux • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance d'angles morts, etc.

Agrément:

- Aide au stationnement AV/AR + Caméra 360° • Clé mains libres • GPS

- Jantes alu 19" • Mirror Screen Android Auto/Apple CarPlay • Sellerie tissu/similicuir, etc.

En option Agrément:

- Peinture métallisée (de 650 à 850 €).

état, sans trop de virages, tout s'arrange. Les 204 ch sont assez alertes pour relancer sans appréhension sur voie rapide, où il faudra s'accommorder de bruits d'air trop présents. Mieux vaut d'ailleurs ne pas s'attarder sur ce terrain, sinon l'autonomie dégringole malgré la bonne capacité de la batterie (59,6 kWh). Les 379 km annoncés (déjà modestes) chutent à moins de 300 km selon nos mesures. Quant aux tarifs (à partir de 33 990 €), ils se situent à peine 2000 € au-dessous de ceux d'un Kia EV3. Sans même parler du réseau VinFast, embryonnaire.

Le verdict Décevant

Son rapport prix/prestations, correct pour un modèle de 200 ch, et sa garantie de 7 ans ne compensent pas une conception perfectible face à des rivaux aboutis et au réseau établi.

INVITATIONS GRATUITES RIEN QUE POUR VOUS

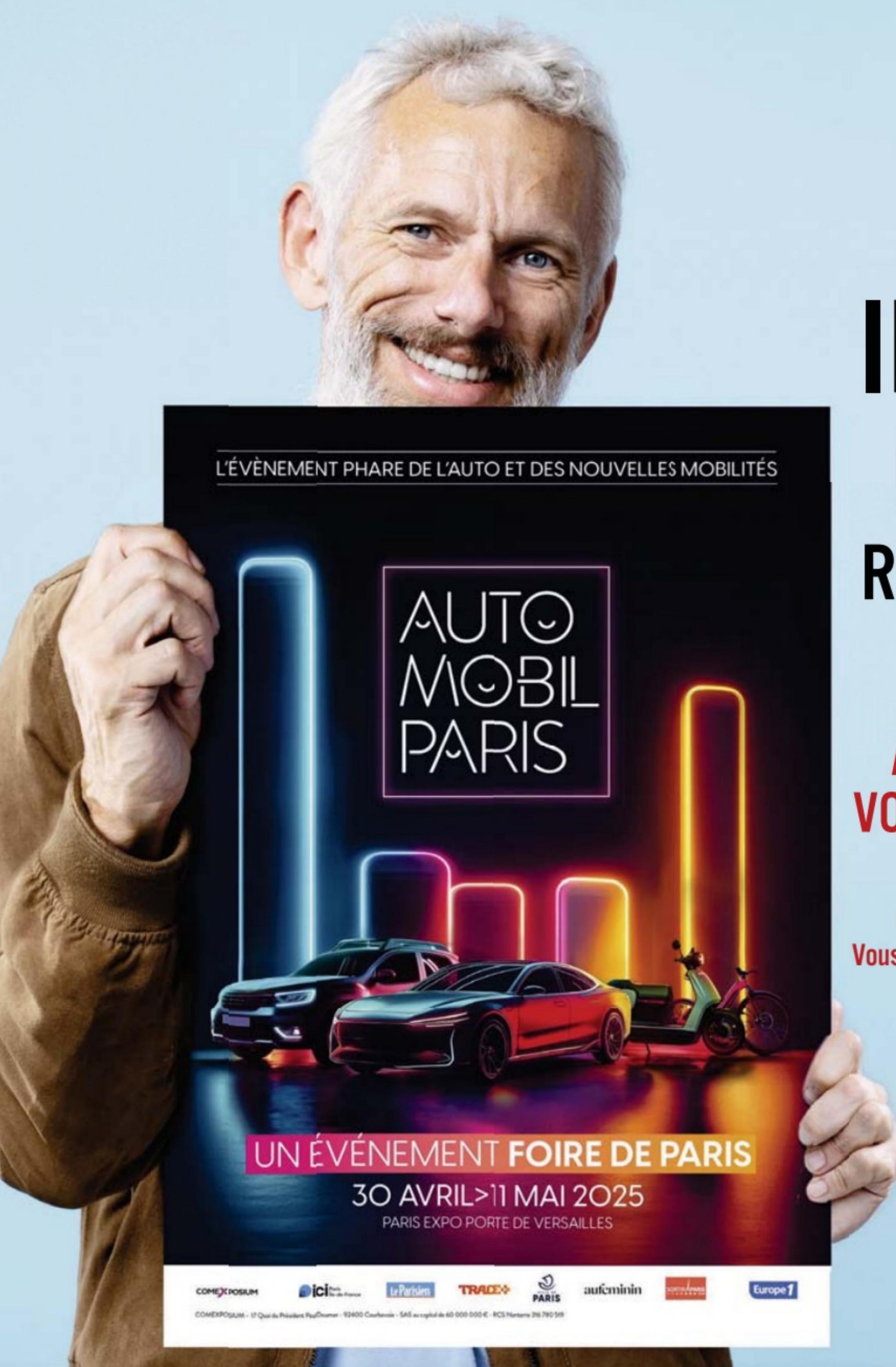
A RÉSERVER JUSQU'AU 5 MAI

ADHÉREZ & RECEVEZ VOS ENTRÉES POUR LE SALON*

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous
Vous êtes adhérent, téléphonez pour réserver vos places

**2 €
,67
SEULEMENT***
par mois

* Dans la limite des stocks disponibles



TOUS NOS PARTENAIRES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR**



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

Je souscris au Club Auto Plus*

- Je choisis l'offre Classique : adhésion pour un an + deux entrées simples à Automobil Paris. Je règle 32€ (1)
 Je choisis l'offre Passion : adhésion pour un an + une entrée privilège à Automobil Paris. Je règle 34€ (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 #D1674753

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. Créditeur : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du crédit : FR77ZZZ 434057.
 * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).
 ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents validée jusqu'au 11 mai 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous bénéficierez, 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 frais 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 survolé 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 Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous bénéficiez notamment des droits d'accès, de rectification, d'effacement, de limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpl@rewordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/>*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site Internet.





Par Guillaume Jean

La nouvelle Mini Cooper C

ESSENCE

Favoured

156 ch - 6,4 l/100 km

30 180 € / 30 500 €*

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Mini Cooper C à trois propriétaires de véhicules équivalents. Marie-Ange, Jano et Isabelle nous livrent leurs impressions.

**MARIE-ANGE** Assistante commerciale, Villebon (91)Elle possède une **MINI**
1.5 BVA Camden

30 400 € - 136 ch - 6,5 l/100 km

**JANO** Commercial, Montreuil (93)Il possède une **Audi A1 Sportback**
35 TFSI S tronic S line

35 300 € - 150 ch - 6,9 l/100 km

**La nouvelle Mini perd une part de son identité****Le design**

L'évolution esthétique de la Mini me laisse dubitative... La suppression du bossage de capot et le pare-chocs trop simpliste altèrent son identité. Je m'y retrouve davantage du côté de son profil. En revanche, je ne me fais pas du tout à l'arrière! Non seulement la forme des feux n'a plus rien à voir avec la marque, mais surtout le graphisme "Union Jack" perd son style sympa.

gnonne et pratique. Cependant, l'accoudoir perd son petit logement et ne me permet plus d'y poser mon coude en conduisant. Ça fait beaucoup de ratés...

**La vie à bord**

Je vais être cash, je n'aime clairement pas ce tissu recouvrant la planche de bord (photo). C'est too much! De plus, où sont passées les formes rondes et les manettes chromées typiques des Mini? Même l'écran central semble collé, là, à l'arrache. Je note quand même le bon emplacement de la zone de recharge par induction, ainsi que la boîte de rangement de la console, mi-

Au volant

Je constate un confort inédit, dû à un siège plus moelleux. La direction, elle, est plus légère. Cette Mini gagne ainsi en souplesse de conduite, sans perdre le dynamisme originel. Le plaisir au volant progresse, d'autant que le moteur a nettement gagné en punch! La touche Mini est donc présente, mais uniquement lorsque je la conduis...

Le design

Si l'avant me paraît moins sportif que sur l'ancienne version, les codes Mini sont là. La calandre est toutefois assez massive. Le profil reste fidèle à l'origine et ces jantes sont magnifiques (option)! C'est finalement les feux joints par un bandeau noir qui marquent une réelle évolution, à l'arrière. Et c'est réussi!

La vie à bord

Autant les places arrière que le volume du coffre sont d'une exiguïté caricaturale... Le style épuré de la planche de bord est plutôt sympa, mais je déteste le revêtement en textile! Dommage, car la qualité de finition est là. L'écran multimédia est aussi stylé, très moderne. Bon point, par ailleurs, certaines fonctions gardent des commandes physiques. En revanche, j'aurais préféré que soit conservé un bloc d'instrumentation der-

rière le volant pour ne pas avoir à détourner le regard de la route. Il manque aussi un rangement sous l'accoudoir et les bacs de porte sont trop étroits (photo)...

**Au volant**

Position de conduite, maintien du siège et volant épais me permettent de me sentir parfaitement à l'aise. En revanche, la suspension est "tape-cul"... Mais je veux bien passer sur ce point, tant cette Mini est fun à conduire! D'autant que, lorsque je sélectionne le mode Sport, la poussée franche du moteur devient réellement plaisante. J'adore!



PHOTOS: A. PAUIMARD



ISABELLE Responsable comptable, Villebon (91)

Elle possède une **Peugeot 208**
1.2 Hybrid e-DCS6 GT
28 150 € - 136 ch - 5,8 l/100 km



Le manque d'aspects pratiques pénalise la Mini

Le design

La bouille ronde, très féminine, d'une Mini est toujours sympa à regarder. Cependant, autant à l'avant qu'à l'arrière, ce nouveau modèle me laisse le sentiment d'être un peu trop lisse comparé au style acéré de ma 208.



placé au milieu de la console grève inutilement l'espace autour (photo).



Au volant



J'apprécie la bonne vision périphérique de la route et le répondant de la mécanique, supérieur à celui de la 208. Le moteur est aussi plus discret. Notez que l'aide au maintien dans la voie est moins intrusive ici. J'ai par ailleurs la sensation que la voiture est bien posée au sol. C'est très sécurisant. Elle est pourtant dynamique dans les virages, ce qui procure en plus une sensation de conduite très agréable.



Fan de la précédente génération de Mini (F56), Marie-Ange regrette que ce nouvel opus s'affranchisse de certains codes identitaires forts. L'exemple le plus probant concerne l'abandon du dessin arrondi des feux arrière, ainsi que leur signature lumineuse façon "Union Jack", dorénavant moins marquée.



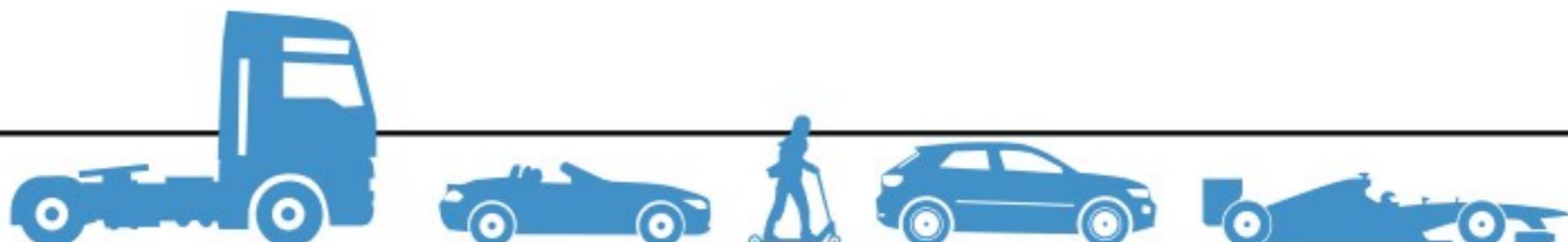
En bon passionné d'automobile, Jano dit ressentir un réel plaisir de conduire au volant de la Mini. Mode Sport enclenché, il perçoit nettement le surcroît de réactivité du moteur et de la boîte automatique (robotisée) à sept rapports.



Isabelle a beau être sensible à l'esthétique d'une voiture, elle n'en oublie pas pour autant les aspects fonctionnels. Ainsi, le manque de volume du coffre de la Mini, même pour le quotidien, lui paraît être un élément rédhibitoire...

Le bilan Plus épurée, toujours dynamique

La petite Mini modernise son look sans renier les fondamentaux. L'ambiance à bord, plus épurée, reste originale. Et le plaisir de conduite est au rendez-vous dès ce moteur d'entrée de gamme (il a gagné 20 ch, ce qui profite aux performances sans consommer davantage, malgré l'absence d'hybridation), avec un châssis dont le dynamisme respecte l'ADN Mini. On aurait juste aimé un amortissement plus prévenant (Renault l'a très bien réussi avec sa R5) et un prix moins prétentieux, la politique d'options via d'onéreux packs n'arrangeant rien.



Lamborghini Urus Un restylage, une hybridation rechargeable, 312 km/h et plus de 2,5 tonnes...

4.0 V8 SE Hybride Rechargeable - 800 ch - 263 697 € / 277 877 €*

Nouvelle énergie pour le SUV “Lambo”



PHOTOS: A. CORTESE

En 2018, l'arrivée de l'Urus a fait couler beaucoup d'encre. A l'époque, proposer un grand SUV était osé de la part d'un constructeur de supercars. Sept ans plus tard, Lamborghini a réussi son pari. L'Urus est le best-seller de la marque. Pour faire perdurer cette success story sans déroger aux nouvelles normes environnementales toujours plus sévères, le crossover de Sant'Agata se convertit à l'hybride rechargeable. Sous le capot, légèrement redessiné à cette occasion (tout comme les projecteurs, les boucliers, la poupe...), on retrouve le V8, épaulé désormais par un bloc électrique logé dans la boîte de vitesses. Ce dernier est alimenté par une grosse batterie de 25,9 kWh de capacité brute, installée sous le plancher du coffre, qui perd au passage 162 dm³ de volume. Il en reste cependant assez, avec 454 dm³ (selon le constructeur), tandis que l'habitabilité (généreuse) demeure inchangée. On n'en attend pas moins de l'Urus, qui, fort de ses 5,13 m de long, fera voyager ses passagers dans d'excellentes conditions sur la banquette, avec un bel espace aux jambes. Mais la meilleure place reste celle du conducteur. Avec pas moins de trois écrans plus l'affichage tête haute, le poste de pilotage donne

l'impression d'être aux commandes d'un avion de chasse. D'ailleurs, les deux petits leviers pour sélectionner les modes de conduite, au cœur de la console centrale, s'inspirent de l'aéronautique. Idem pour le clapet rouge à soulever pour accéder au bouton de "mise à feu" du V8.

De docile à brutal

Contrairement à ses concurrents directs (Aston Martin DBX, Ferrari Purosangue...), dépourvus d'hybridation, l'Urus demeure silencieux au démarrage. Seul le bloc électrique de 192 ch fonctionne alors. La batterie rechargeable qui l'alimente permet de rouler jusqu'à 60 km en mode électrique, selon Lamborghini. Lors de notre essai, nous avons atteint 49 km sur un parcours varié (ville, route et même un peu d'autoroute), au cours duquel le V8 est resté muet jusqu'à 135 km/h. Pour le réveiller en deçà, une franche accélération s'impose, lors d'un dépassement, par exemple, ou en sélectionnant le mode Sport parmi les sept disponibles, dont trois – Terre, Sable, Neige – réservés au tout-terrain. Le plus extrême – Corsa – transfigure l'auto, avec un amortissement raidi, une direction rafferme, une réponse à l'accélérateur et des changements



Bien assis, les passagers apprécieront le vaste espace aux jambes à l'arrière. Le volume de coffre, toujours généreux avec 454 dm³, perd tout de même 162 dm³ à cause des batteries sous le plancher.



Les petits leviers et le clapet rouge qui se soulève pour accéder au bouton de démarrage rappellent les commandes d'un avion de chasse.



A la fois dynamique et efficace avec quatre roues motrices et directrices ainsi qu'un blocage de différentiel électronique, l'Urus se transforme en machine à sensations sur routes sinuées.



Impressionnant à l'extérieur, l'Urus en met aussi plein la vue à l'intérieur. On est bien à bord d'une "Lambo". Les matériaux sont chics et colorés, les nombreuses commandes se montrent intuitives dans l'ensemble et l'ergonomie du poste de conduite, judicieuse.

La deuxième Lamborghini hybride rechargeable

Après la supercar Revuelto, le SUV Urus est le deuxième modèle hybride rechargeable de la marque italienne. Son système électrique se compose d'un moteur de 192 ch intégré à la boîte de vitesses et alimenté par une grosse batterie de 25,9 kWh de capacité (brute), logée sous le plancher du coffre. A côté des accus se trouve un petit chargeur embarqué qui plafonne à 7,2 kW de puissance. Dans ces conditions, et en l'absence de charge rapide sur borne à courant continu, les temps de recharge sont longs. Sur une Wallbox, 4h20 sont nécessaires pour refaire le "plein" (de 10 à 80 %). A la maison, sur une prise domestique de 220-230 V, la recharge à 100 % dure 7 heures. Batterie pleine, Lamborghini annonce 60 km d'autonomie en 100 % électrique, et jusqu'à 135 km/h en vitesse de pointe.



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	312 km/h
Conso mixte	12,9 l/100 km
Autonomie électrique	60 km
Poids	2 505 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	800 ch
Puissance fiscale	56 CV
CO ₂ / Malus	51 g/km / + 14 180 € ⁽¹⁾
Moteur essence	8 cylindres en V, 32S
Cylindrée	3 996 cm ³
Puissance maxi	620 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	800 Nm à 2 250 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	192 ch
Couple maxi	483 Nm
Batterie (capacité brute)	25,9 kWh
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 rapports
Pneus AV/AR	285/45 R21 / 315/40 R21
Réservoir	75 litres
Dim. L x l x h, en m	5,13 x 2,02 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Malus au poids (pas de malus CO₂ sur ce modèle hybride rechargeable).

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

de vitesses ultra-rapides : l'Urus devient plus brutal sur le plan mécanique et moins prévenant en confort sur les déformations de la route. Le V8 laisse échapper une sonorité grave et rocallueuse. Le défilement du paysage s'accélère. Et ce n'est pas du cinéma. La poussée, franche, se ressent vraiment : elle vous plaque au fond du siège le temps d'expédier le 0 à 100 km/h en 3s4 seulement ou d'atteindre 314 km/h en vitesse de pointe⁽¹⁾. Des chronos dignes d'une sportive plus radicale telle que la Porsche 911 GT3. Impressionnant pour un véhicule de plus de 2,5 tonnes ! Un poids considérable, mais pas si pénalisant en virages. Grâce à un excellent maintien de caisse, la voiture prend peu de roulis. Le train avant précis, les roues arrière directrices et le différentiel électronique optimisent l'agilité, et les quatre roues motrices,

l'efficacité. Lors d'un violent freinage, l'Urus ne pique pas du nez. Il se montre même très rassurant, notamment grâce aux énormes disques en carbone-céramique (option) qui augmentent l'endurance lorsque l'exercice se répète souvent, sur circuit ou sur route de montagne. Sur ces terrains, impossible de concilier plaisir de conduite et économie de carburant. Batterie vide, Lamborghini annonce 12,9 l/100 km de consommation moyenne. Dans la vraie vie, l'ordinateur de bord affiche un peu plus (13,7 l/100 km lors de notre essai). Un budget carburant peut-être anecdotique pour un client capable de débourser 263 697 €, auxquels s'ajoutent 14 180 € de malus au poids. Des sommes aussi vertigineuses que le prix des options : 1 249 € les étriers de frein colorés, 7 058 € les jantes 23" et... 20 280 € la peinture mate !

Charles Thouluc



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Gants d'application microfibre de SPTA



PHOTOS: Y. LEFFEBRE, F. GROUT



Lot de 10 gants (tampons d'application) de SPTA, réf. : A1581SET, 19,99 € sur Amazon.fr

SPTA propose un lot de dix gants (ou tampons) en microfibre pour appliquer des produits d'entretien auto. Contrairement aux pads habituels, conçus pour les machines rotatives, cet outil facilite la pose à la main du produit sur de petites surfaces ou des zones délicates du véhicule. Mieux qu'un traditionnel chiffon ?

Comment ça marche ?

D'après le fabricant, la matière est en microfibre type "chenille" de première qualité. Ces tampons (12 cm de large pour 12,5 cm de long) promettent le confort d'une éponge moelleuse grâce à la mousse interne épaisse de 1 cm. Enfilés comme un gant de toilette, ils permettent

de passer avec précision des produits de toutes les viscosités sur différentes surfaces : carrosserie, vitrages, métaux, bois, cuir et plastiques. Lavables en machine, ils sont réutilisables et offriront une grande longévité.

Au final

L'idée est bonne, mais plusieurs points sont à déplorer. La largeur interne du gant (10 cm) n'accepte pas les grandes mains. La longueur insuffisante impose de prendre appui sur la couture. Celle-ci se met en boule dès le premier lavage, rendant le tampon inutilisable. Enfin, la qualité de la microfibre est digne d'un modèle bas de gamme, et le tout rétrécit au lavage.

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La conduite semi-autonome



T. KIRKPATRICK / BMW

Sans les mains... ou presque ! La conduite semi-autonome **1** et **2** offre un gain de sécurité et de tranquillité... mais ne dispense pas d'être vigilant.

Elle nous promet davantage de quiétude au volant sur les longs trajets et dans les embouteillages, mais comment fonctionne la conduite semi-autonome ?

Comment ça marche ?

Les systèmes de conduite semi-autonome représentent une évolution du régulateur de vitesse adaptatif. Ce dernier utilise un radar et/ou une caméra situé(s)

à l'avant de l'auto, qui détecte(nt) les autres véhicules circulant sur notre voie. Si celle-ci est libre, la voiture roule à la vitesse de consigne du régulateur. Si l'on rattrape un véhicule plus lent, l'allure est réduite afin de maintenir une distance de sécurité. Les systèmes de conduite semi-autonome y ajoutent un dispositif de centrage dans la voie : des caméras

"lisent" les marquages au sol et agissent sur la direction pour forcer l'auto à rester au centre. Certains systèmes peuvent même gérer automatiquement un changement de file, après activation par le conducteur du clignotant correspondant.

A l'usage

Tout est dans le "semi" : la voiture semi-autonome n'est pas

autonome ! Le conducteur doit en effet assurer une supervision constante et être prêt à reprendre la main en cas de défaillance, ce qui peut arriver lorsque la visibilité est réduite (forte pluie, soleil en face...), ou le marquage au sol peu clair ou effacé. Un dispositif de surveillance du conducteur est d'ailleurs souvent inclus, afin de vérifier que l'on garde bien les yeux sur la route.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par J. Palaz

Pneus: quand les changer?

Liaison exclusive entre la route et le véhicule, les pneus jouent un rôle essentiel dans la sécurité des passagers. Et si l'usure de la gomme reste la première cause de remplacement, d'autres circonstances ne doivent pas être négligées.



SHUTTERSTOCK

USURE "NORMALE": DÈS LE PREMIER TÉMOIN



A. SAUNIER

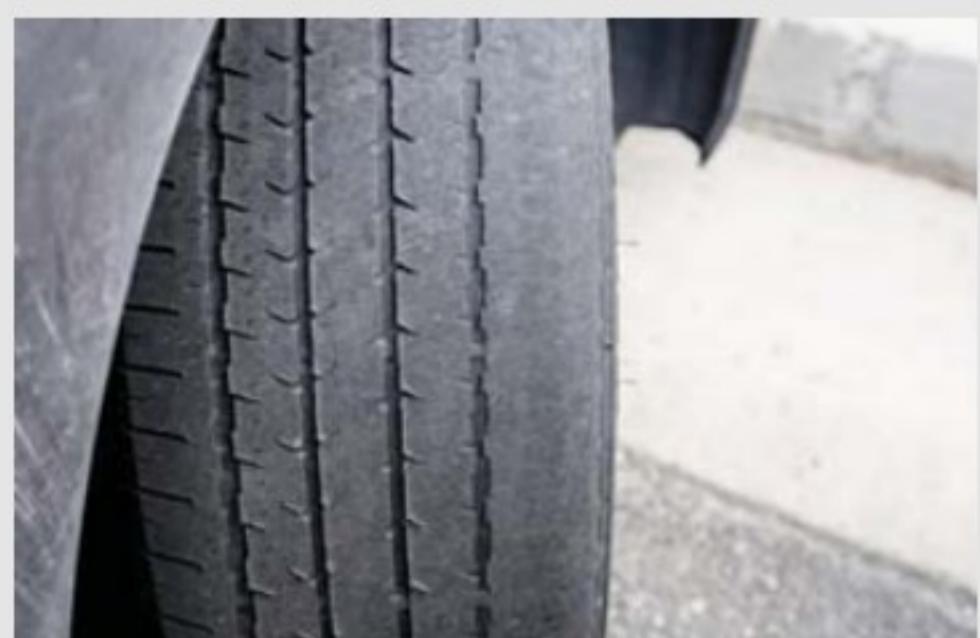
■ Un pneu comporte plusieurs témoins d'usure (1,6 mm de hauteur) répartis dans les rainures principales de la bande de roulement. Ceux-ci servent à mesurer l'épaisseur de gomme sur toute la surface du pneu. En cas d'usure non uniforme, c'est le premier témoin atteint qui déclenche le remplacement de la paire de pneus d'un essieu.

■ Pour procéder au diagnostic, utilisez une jauge ou une pièce de 1 €. Si l'anneau doré dépasse des rainures,

le remplacement s'impose. Par ailleurs, un écart de plus de 5 mm d'usure entre deux pneus du même essieu est interdit et dangereux. Avant ce seuil, les performances chutent: dès 3 mm, la capacité d'évacuation de l'eau diminue. C'est pourquoi les fabricants préconisent de les changer bien avant que le témoin soit atteint.

■ Sur les 4x4, ça peut coûter cher! Les systèmes de transmission intégrale (AWD) répartissent la puissance entre les roues en fonction de l'adhérence. Si les pneus ont des diamètres différents pour cause d'usure, il y a un risque de déséquilibre entre les essieux. Obligatoire sur les 4x4 permanents, le remplacement est conseillé pour les autres systèmes. Car, à terme, ces quelques millimètres d'écart peuvent nuire aux composants de transmission, faire chauffer l'embrayage ou le différentiel... Pour réduire la facture, pensez à permutter les roues (si elles sont de taille identique...) tous les 10 000 km maxi.

USURE IRRÉGULIÈRE: DES SIGNES QUI NE TROMPENT PAS



S. HEAP/ADORE STOCK

■ Vibrations dans le volant, bruit de roulement... sont autant de signes d'un pneu usé de façon non homogène.

Cela peut être causé par un défaut de parallélisme (les roues ne sont plus orientées correctement), une suspension déréglée, un amortisseur fatigué ou un déséquilibrage de la roue. Le pneu s'use alors plus vite d'un côté, à l'intérieur ou à l'extérieur du profil, créant une perte d'adhérence latérale et une usure prématuée. Ces déformations altèrent la trajectoire du véhicule, surtout en virage ou lors d'un freinage d'urgence, avec un risque accru de dérapage ou d'allongement de la distance d'arrêt.

Pression: ni trop, ni trop peu

En sous-gonflage, la surface de contact au sol s'élargit et provoque un échauffement important du pneu. Résultat, l'usure est accélérée sur les bords et peut entraîner des

déformations internes, voire un éclatement, surtout en charge ou à vitesse élevée. En surgonflage, c'est l'inverse, la surface de contact se réduit au centre de la bande de roulement.

Le pneu s'use alors au milieu, l'adhérence diminue (surtout sur revêtement mouillé), et le confort en pâtit. Dans les deux cas, la tenue de route est affectée. Par ailleurs,

une gomme mal gonflée augmente la consommation de carburant et voit sa durée de vie diminuer. D'où l'importance d'un contrôle mensuel de la pression, à froid.

CRAQUELURES: LE TEMPS LAISSE DES TRACES

■ Avec le temps, le caoutchouc se détériore, sous l'effet des UV et des variations de température. Même si la gomme n'a que peu roulé, elle durcit, devient cassante et développe des microfissures. Un phénomène accéléré par un long stationnement à l'extérieur.

■ Outre la perte de souplesse et d'adhérence, les craquelures peuvent favoriser un déclassement (décollement des couches internes), menant à une rupture du pneu en roulant. Il est donc conseillé de vérifier la date de fabrication (code DOT). Au-delà de 10 ans, ils doivent être changés.



Les quatre derniers chiffres du "DOT" indiquent la semaine et l'année de production. Par exemple, 4020 (photo) correspond à la 40^e semaine de l'année 2020.



HERNIE: REMPLACEMENT IMMÉDIAT



DR

■ Un choc soudain (trottoir, nid-de-poule) peut causer une rupture des nappes internes qui composent la carcasse du pneu. Sous la pression, une hernie apparaît sur le flanc ou la bande de roulement.

■ Elle est parfois à peine visible, mais entraîne une perte d'intégrité structurelle du pneu. Impossible à réparer, la hernie peut provoquer un éclatement brutal, surtout à haute vitesse ou lors d'une montée en température. Une gomme touchée devient moins rigide, altère la tenue de route et se révèle imprévisible en manœuvre d'urgence. Même en l'absence de baisse de pression, un remplacement est à effectuer sans attendre.



Souvent taxées – à raison – d'élitisme en neuf, les voitures électriques voient naturellement leurs tarifs baisser en occasion. Mais la multiplication de l'offre et l'engouement moindre que prévu ont précipité le mouvement, faisant chuter les cours de nombreuses stars du segment. La preuve par l'exemple...

Voitures électriques Les prix baissent

LES MODÈLES CITADINS

Dacia Spring 45



■ 2 CV ■ 45 ch ■ 126 km/h ■ Autonomie : 162 km ■ Coffre : 310 dm³



Avec des tarifs divisés par deux en à peine deux ans, la Spring est aujourd'hui l'électrique la plus abordable parmi les secondes mains de moins de 5 ans. La raison ? L'arrivée d'une version plus puissante et les récentes retouches ont fait plonger les cours des premiers modèles. Pour un usage urbain, cette 45 ch suffira : avec son gabarit compact (3,74 m de long), ses larges protections de carrosserie et sa position de conduite surélevée, cette Dacia est taillée pour la ville. Un terrain où elle peut parcourir 200 km entre deux recharges : prévoyez alors 4 h 30 sur une borne de 7,4 kW, et 14 h sur secteur. Dégourdie, elle pourra également s'aventurer sur les grands axes à l'occasion. Côté finition, visez la Business : affichée au prix de la Confort, elle offre un radar de recul sans surcoût.

Vu une Business de 2021 avec 29000 km à 6990 €

Peugeot E-208



■ 4 CV ■ 136 ch ■ 150 km/h ■ Autonomie : 265 km ■ Coffre : 310 dm³



Les prix de l'E-208 fondent comme neige au soleil : on constate une baisse d'environ 5000 € sur les douze derniers mois ! Pourtant, cette E-208 se montre globalement aboutie : performances intéressantes, bel agrément de conduite, autonomie suffisante...

La recharge de la batterie de 50 kWh se fait en 31 h sur secteur et en 8 h sur Wallbox (7,4 kW). A bord, pour profiter du combiné digital 3D (i-Cockpit), il faudra écarter le bas de gamme Active au profit de l'Allure, qui dispose également de jantes alu et d'une climatisation bizona. L'offre importante dans les annonces permet toutefois de limiter le surcoût. Enfin, soyez vigilant au sujet du kilométrage : les autos ayant moins de 50000 km réclament 2000 € de plus, quand celles avec plus de 100000 km ne sont pas toujours moins chères !

Vu une Allure de 2020 avec 72000 km à 11990 €

Renault Zoe R90



■ 1 CV ■ 92 ch ■ 139 km/h ■ Autonomie : 231 km ■ Coffre : 325 dm³



La concurrence accrue fait chuter les prix des anciennes Zoe ces trois dernières années. Les modèles les plus récents (2017-2019) disposent pourtant d'une batterie de 41 kWh (sous l'appellation Z.E. 40) qui élargit leur champ d'action. Ils se révèlent de surcroît plus fiables que les premières Zoe, mues par le moteur Continental. L'auto étant très présente sur le marché, soyez exigeant : visez une R90 pour le tonus, et la finition Intens pour la dotation (GPS, Mirror Screen...).

Bon à savoir, la location des batteries est systématique jusqu'au printemps 2018 (de 69 à 125 €/mois). Un contrat qui va de pair avec une garantie sur les accus particulièrement judicieuse pour les autos de plus de 8 ans, la couverture du constructeur arrivant à son terme.

Vu une Intens de 2018 avec 65000 km à 6990 €

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

électriques naissent!



A. SECHET

LES MODÈLES COMPACTS

Citroën ë-C4



A. SAUNIER

■ 4 CV ■ 156 ch ■ 151 km/h ■ Autonomie: 266 km ■ Coffre: 369 dm³



Le constat est cruel pour les occasions Citroën: qu'elles carburent au sans-plomb ou qu'elles fonctionnent à l'électricité, leurs prix dégringolent à vitesse grand V. Dans le cas de la récente ë-C4, cela permet de s'offrir une électrique polyvalente au prix d'une citadine. On y gagne en espace intérieur et au niveau du confort, qui est exemplaire. Elle affiche par ailleurs une tonicité appréciable hors des zones urbaines. Dommage que sa batterie de 50 kWh impose des recharges assez fréquentes lors des longs trajets (215 km d'autonomie sur autoroute). Ce qui prendra 31 h sur secteur et 8 h sur une Wallbox de 7,4 kW. Bon point, une riche Shine Pack (sièges chauffants, chargeur à induction, aides à la conduite...) se déniche au prix d'une Feel Pack, déjà bien pourvue (GPS, caméra de recul).

Vu une Shine Pack de 2021 avec 54000 km à 14990 €

Opel Mokka Electric



F. GROUT

■ 4 CV ■ 136 ch ■ 153 km/h ■ Autonomie: 275 km ■ Coffre: 288 dm³



Cousin du Peugeot E-2008, l'actuel Mokka offre les mêmes qualités, à commencer par une belle douceur de conduite et un comportement routier sécurisant. Et même s'il est arrivé avec un an de retard sur le marché, il décote plus vite et s'affiche actuellement au même prix que le français. Comme ce dernier, il "fait le plein" en 31 h sur secteur, contre 8 h sur une Wallbox. Plus riche que les Edition et Elegance, l'Elegance Business se révèle très bien équipée: caméra de recul, GPS, instrumentation 100 % numérique, jantes alliage 18", démarrage sans clé... Le tout avec une classique garantie de 8 ans ou 160000 km sur les batteries. Un séduisant cocktail affiché près de 40000 € en neuf, et qui se trouve à moins de la moitié aujourd'hui!

Vu un Elegance Business de 2021 avec 49000 km à 16990 €

Renault Megane EV60



N. SOLER

■ 4 CV ■ 220 ch ■ 165 km/h ■ Autonomie: 311 km ■ Coffre: 407 dm³



Fonctionnant 100 % à l'électricité, la Megane 5 se démarque de l'opus 4 par son look mi-berline mi-SUV et son intérieur numérique. Mais l'entrée de gamme EV40 pâtit d'un rayon d'action limité. En EV60, plus répandue, l'autonomie dépasse les 300 km en moyenne: l'auto est peu gourmande en ville et sur le réseau secondaire. En revanche son appétit grimpe sur autoroute, faisant chuter l'autonomie aux environs de 200 km. Elle se rattrape avec des tarifs bradés: si elle s'affiche à 42000 € en neuf, on en déniche aujourd'hui à moins de 20000 € en seconde main! Côté recharge, comptez 30 h sur secteur, et un peu plus de 9 h sur une Wallbox. Bon à savoir: la version Techno se trouve au prix de la plus rare Evolution ER, dont le moteur est bridé à 130 ch.

Vu une Techno de 2023 avec 46000 km à 19900 €

Acheter une voiture d'occasion

LES MODÈLES FAMILIAUX

Kia EV6



■ 4 CV ■ 229 ch ■ 190 km/h ■ Autonomie : 391 km ■ Coffre : 490 dm³

Alors que la version restylée arrive dans les parcs, l'EV6 voit ses cours sérieusement baisser. Ainsi, les prix débutent à 25 000 € en occasion pour une auto affichée 48 000 € au catalogue il y a trois ans. Le comportement de l'auto étant plus pataud que son physique ne le laisse supposer, les performances suffisent largement en 229 ch. Surtout, l'autonomie est déjà très satisfaisante, y compris sur autoroute. Mieux, son architecture 800 V lui permet des recharges ultra-rapides (18 mn pour récupérer 80 % de capacité). Sur une prise secteur, prévoyez 39 h, et 13 h 30 sur une Wallbox. Et pour rassurer, l'EV6 est, comme toutes les Kia, couverte par une garantie de 7 ans/150 000 km. Dès l'entrée de gamme Active, la dotation est riche (GPS, jantes 19", assistant à la conduite...).

Vu une Active de 2022 avec 49 000 km à 26 590 €



Skoda Enyaq 85



■ 5 CV ■ 204 ch ■ 161 km/h ■ Autonomie : 412 km ■ Coffre : 588 dm³

Le nombre d'autos portant la mention "prix en baisse" sur Leboncoin.fr met la puce à l'oreille. Alors que la version restylée s'apprête à investir les showrooms, l'Enyaq "phase 1" se met à l'heure des soldes, avec des prix 50 % sous ceux du neuf. Pourtant, il n'est en rien démodé sur le plan technique. Une bonne nouvelle pour les acheteurs, d'autant que ce Skoda s'affranchit de la plupart des défauts de l'électrique. Son autonomie est généreuse et son volume de coffre, très vaste, malgré la présence des batteries. Celles-ci récupèrent leur énergie en 48 h sur secteur et en 11 h 30 sur une Wallbox. Quant aux passagers arrière, ils apprécieront l'espace alloué à leurs jambes. Enfin, avec sa caméra de recul, ses barres de toit et ses palettes au volant, la version de base (sans nom) ne manque de rien.

Vu un Enyaq "base" (sans nom) de 2021 avec 49 000 km à 27 900 €



Tesla Model 3 Standard Plus 325 ch



■ 7 CV ■ 325 ch ■ 225 km/h ■ Autonomie : 334 km ■ Coffre : 525 dm³

Non seulement la star des électriques souffre, elle aussi, d'un marché moins favorable qu'auparavant, mais les déclarations de son imprévisible directeur ont fait fuir nombre d'acheteurs. Fini le temps où une Tesla Model 3 d'occasion se revendait à des tarifs équivalents à ceux du neuf ! La mise de départ se situe aujourd'hui autour de 22 000 € avec moins de 100 000 km au compteur. A ce tarif, on trouve surtout des Autonomie Standard Plus en 300 et 325 ch : aucune raison de se priver du rayon d'action accru d'une dizaine de kilomètres de la seconde. Côté recharge, comptez 9 h sur une borne 7,4 kW et une vingtaine d'heures sur secteur. A noter, la garantie constructeur atteint 4 ans ou 80 000 km, les batteries étant quant à elles couvertes 8 ans ou 160 000 km.

Vu une Standard Plus de 2021 avec 82 000 km à 21 990 €



Volkswagen ID.4 77 kWh



■ 5 CV ■ 204 ch ■ 161 km/h ■ Autonomie : 395 km ■ Coffre : 565 dm³

Egalement proposé avec une batterie de 52 kWh (versions Pure et Pure Performance), l'ID.4 prend tout son intérêt en 77 kWh (Pro Performance), avec une autonomie frisant les 400 km. Le tout sans réel surcoût : lancée en premier, cette mouture est majoritaire dans les annonces. Elle se recharge en 58 h (!) sur secteur, contre 11 h 30 sur une Wallbox (7,4 kW). On la trouve notamment dans sa version de lancement 1st, parée de jantes de 20" et d'un intérieur bicolore. A l'usage, ce beau bébé (2 tonnes) séduit par son habitacle vaste et épuré, ainsi que par son coffre généreux. Léger bémol cependant : l'ergonomie paraît complexe et la finition en deçà des habitudes maison. Des défauts que l'on pardonne un peu plus facilement à un tarif inférieur de moitié à celui du neuf !

Vu un 1st de 2021 avec 57 000 km à 25 990 €



Ça vous est arrivé

Peugeot 5008

Outre la panne qui touche son véhicule, Pierre Schnoeller est surtout en colère contre

Peugeot à cause de la façon dont il est (mal) traité par la marque.

Mais pas question qu'il se laisse faire.



F. GROUT

1 555 € pour remplacer un calculateur à 66 900 km !

Ces derniers mois, nous avons, à plusieurs occasions, loué ce qui semblait être une prise de conscience de la part de Peugeot. Le constructeur paraissait en effet plus réceptif aux plaintes de ses clients et aux arguments de nos experts. Mais, comme le démontre le dossier de Pierre Schnoeller, de Fontainebleau (77), il suffit de chasser le naturel pour le voir revenir au galop. Notre lecteur possède un 5008 1.6 PureTech 165 mis en circulation fin 2017, avec le-

quel il roule peu, puisque le SUV n'a, à ce jour, que 66 900 km au compteur. Un kilométrage qui semble bien faible aux yeux du propriétaire pour donner lieu, comme ce fut le cas il y a quelques semaines, à des problèmes de démarrage.

Une offre vexante

Cependant, le concessionnaire qui examine le véhicule se veut rassurant. Pour lui, c'est simplement le plafonnier qui est resté allumé et a vidé partiellement la batterie. Mais à peine celle-ci

est-elle rechargée qu'un voyant s'allume. Après le passage de la valise de diagnostic et une réinitialisation du système électronique, le souci subsiste. Puis, à la suite d'investigations complémentaires, le boîtier de protection et de gestion des alimentations (BPGA) est mis en cause. Et pour le remplacer, il faut compter pas moins de 1 583 €. A la demande de Pierre, Peugeot promet toutefois de faire un geste. Mais, apprenant qu'il s'agit d'une prise en charge de seulement 2%, notre lecteur se sent insulté.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Comment ne pas comprendre la colère de Pierre ? Si Peugeot avait simplement refusé de lui accorder une participation, il se serait probablement senti moins déconsidéré ! Dans ce dossier, le faible kilométrage de son 5008 et le parfait suivi du plan d'entretien jouent en faveur de Pierre. En tenant compte de ces données, mais également de l'âge du véhicule, qui justifie l'application d'un taux de vétusté, le barème de nos experts indique que le constructeur doit payer 80 % du montant des réparations.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW Série 8

Défaut d'injection

Après l'allumage du voyant moteur au tableau de bord de ma BMW M850i xDrive Cabriolet de 2019 (36000 km), mon concessionnaire a changé l'un des injecteurs. Sur le devis de 1 179 €, BMW n'a concédé qu'un rabais de 34 %...

Gilles Schaufelberger, 57185 Clouange

NOTRE CONSEIL Votre interrogation sur la proposition de BMW est parfaitement légitime puisqu'un injecteur est censé avoir une durée de vie minimale de 200 000 km. Toutefois, si votre BMW affiche un très faible kilométrage, elle a plus de 5 ans, ce qui permet l'application d'un taux de vétusté. BMW doit toutefois payer 80 % du devis.

Nissan X-Trail

Usure détectée

Je possède un Nissan X-Trail 1.6 dCi 130 de 2018 (74 000 km) sur lequel il faut remplacer les triangles de suspension avant. Lorsque j'ai interrogé Nissan, il ne m'a été accordé qu'un geste à hauteur de 15 %, le total se montant à 1 084 €.

Jean-Louis Boulet, 62470 Calonne-Ricouart

NOTRE CONSEIL Le barème de nos experts indique que la longévité normale de ces triangles est de 150 000 km. Une défaillance doit ainsi être prise en charge à 100 % jusqu'à 50 000 km. Aussi, dans votre cas, en tenant compte du kilométrage et de l'âge de votre X-Trail, Nissan doit participer à hauteur de 40 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Renault a payé 50 % du capteur d'airbag

Voici une avancée encourageante dans le dossier de Hervé Louchart, d'Isbergues (62). Ce propriétaire d'un Captur 1.5 Blue dCi 115 de 2020 (53 000 km) se plaignait, dans notre n° 1898, que Renault refuse de prendre en charge le remplacement du capteur latéral avant gauche des airbags, le laissant ainsi avec une facture de 693 €. En suivant les conseils de nos experts, Hervé a finalement fait changer d'avis la marque, qui lui a accordé un rabais de 50 %. Pour notre lecteur, c'est un premier geste, mais pas la fin de l'histoire.



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@reeworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

Les stars de l'occasion

PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

Renault Clio 2 phase 2 essence (2001-2012) à moins de 3 000 €

Polyvalente et globalement fiable, la Clio 2 "phase 2" ne manque pas d'intérêt pour les budgets serrés. Surtout avec les moteurs essence, moins plébiscités que les diesels, et plus solides. On fait le point.

La Renault Clio 2 a profité d'un restylage en 2001, trois ans après son lancement. Facilement reconnaissable à ses optiques anguleuses, elle a largement participé au succès de cette génération, jusqu'à sa retraite en 2012. Toutefois, plusieurs versions se sont succédé au cours de sa carrière, sans bénéfices réels sur la fiabilité ou la vie à bord. Malgré son gabarit réduit (3,80 m), elle propose une habitabilité plutôt convaincante, même à l'arrière. Le coffre, lui, est plus limité. Si vous chargez souvent des ob-

jets, privilégiez des versions dotées de la banquette 40/60. Le poste de conduite, toujours dans le coup, est fonctionnel. La fabrication et la qualité des matériaux tiennent assez bien dans le temps, malgré l'arrivée de plastiques plus "cheap" courant 2005. Scrutez tout de même l'état de l'intérieur : griffures des plastiques, volant qui pèle, sièges affaissés... Même chose au chapitre électrique : les faux contacts ne sont pas rares et se matérialisent par des dysfonctionnements pénalisants. Enfin, visez les finitions hautes ou les

séries spéciales, bien mieux équipées. Et peu importent les nombreux remaniements de la gamme, les versions d'accès n'offrent pas les indispensables.

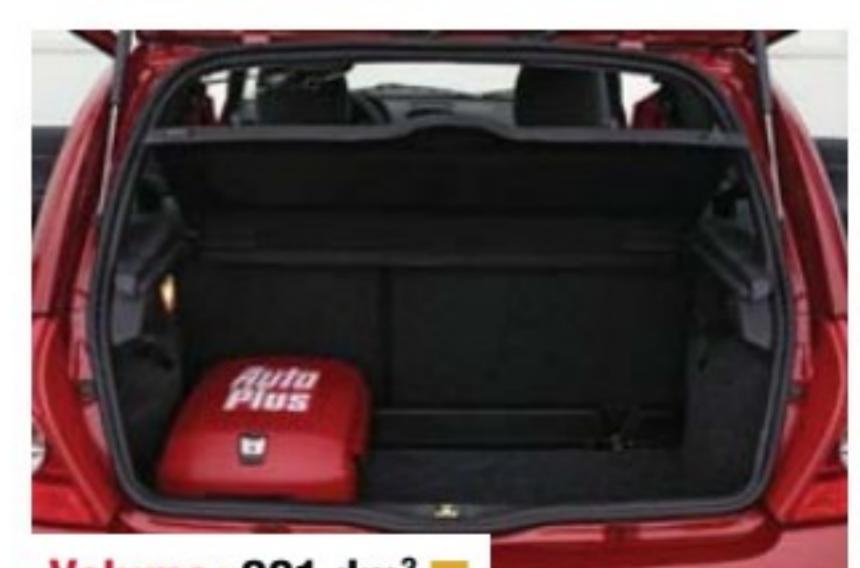
La fiabilité au rendez-vous

Outre le restylage, la "phase 2" a aussi été gratifiée d'une structure de caisse renforcée, améliorant le confort à bord. C'est surtout le cas avec les versions 1.4 et 1.6, pourvues d'un pare-brise acoustique. Sans gros pépins jusqu'à leur retraite, ces moteurs ont surtout fait parler d'eux pour des soucis de bobines d'allumage. Préférez un modèle où elles ont été changées. Si non, ce défaut est à relativiser aujourd'hui, les pièces pouvant être remplacées par des références plus solides, à moindre coût. En revanche, la consom-

mation de ces moteurs en ville peut peser sur les petits budgets. Et il faut compter plus de 3 000 € pour accéder à des modèles au kilométrage raisonnable (comptez 4 000 € pour une 1.4 16V avec 120 000 km environ). Au contraire, le 1.2 de 60 ch est sobre, mais il manque de dynamisme. Constat identique pour la rare version GPL d'origine, très économique si le système d'alimentation ne fait pas des siennes. Coiffé d'une culasse à 16 soupapes, ce 1.2 16V (code D4F) affiche alors le meilleur compromis : sa fiabilité et sa sobriété (0,9 l/100 km de moins en ville que les 1.4 et 1.6) permettent de maîtriser le budget. Et il reçoit même une vignette Crit'Air 1 pour les modèles immatriculés depuis 2011.

Par Soufyane Benhammouda

Intégralement redessinée en 2001, la planche de bord de la phase 2 est plus moderne (jauge numériques dès 2003) et plus qualitative.



Au vu de son gabarit, l'espace à bord de la Clio 2 est très correct, ce qui permet d'envisager des trajets avec quatre adultes. Le coffre s'avère dans la moyenne, sans plus, et les passages de roue font perdre un peu de place.



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

Côté équipements

Difficile de s'y retrouver dans la jungle des finitions et séries spéciales! Oubliez les entrées de gamme (Authentique, Access...), qui offrent le minimum quelle que soit l'année. C'est mieux dès le deuxième niveau, mais il faut viser une Dynamique pour avoir la clim'. Apparue fin 2004, l'appellation Campus reste seule au catalogue dès mi-2005, puis elle est déclinée en 2006 en Access, Authentique, Dynamique et Campus.com, ces deux dernières étant mieux dotées.

LA DOTATION DE SÉRIE

Authentique/Pack/Access: • ABS + AFU • Airbags frontaux/latéraux (frontaux seuls sur Access) • Banquette rabattable • Direction assistée • Verrouillage centralisé • Vitres AV électriques (sauf Access).

Expression/Confort/Campus/Campus Authentique: • Antibrouillards • Banquette 2/3-1/3 • Radio • Rétroviseurs extérieurs électriques.

Campus Dynamique/Campus.com: • Clim' manuelle • Ordinateur de bord • Rétroviseurs extérieurs couleur carrosserie et dégivrants • Volant cuir.

Dynamique/Privilège/Luxe: • Climatisation auto. (manuelle sur Dynamique) • Phares et essuie-glaces auto.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 - 60 ch	1.2 GPL - 58 ch	1.2 16V - 75 ch	1.4 16V - 98 ch	1.6 16V - 110 ch
Vitesse maxi	153 km/h	144 km/h	161 km/h	179 km/h	185 km/h
Accélération 1000 m D. A.	37s	38s5	34s9	33s3	31s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	16s/24s6	19s3/32s8	13s1/19s8	11s4/18s3	9s3/13s5
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	8,5/7,1 l/100 km (GPL/Ess.)	6,5 l/100 km	7 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,7/5,8 l/100 km	7,9/8,3/9,2 l/100 km	6,2/6,7/6,7 l/100 km	6,1/7,7/7,6 l/100 km	6,4/7,7/7,6 l/100 km
Poids	978 kg	1019 kg	982 kg	1058 kg	1092 kg
Freinage 130 à 0 km/h	73 m	73 m	74 m	72 m	75 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1149 cm ³	1149 cm ³	1149 cm ³	1390 cm ³	1598 cm ³
Puissance maxi	60 ch à 6000 tr/mn	58 ch à 5250 tr/mn	75 ch à 5500 tr/mn	98 ch à 6000 tr/mn	110 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	88 Nm à 3500 tr/mn	88 Nm à 2500 tr/mn	108 Nm à 3750 tr/mn	127 Nm à 3750 tr/mn	151 Nm à 3750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	143 g/km/3*	133 g/km/1	139 g/km/3*	160 g/km/3*	184 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Un budget de 3000 € permet de mettre la main sur un large panel de moteurs essence et un qui carbure au GPL, tous accompagnés d'une boîte manuelle à 5 vitesses.

1.2: en usage urbain, où elle se révèle plutôt sobre, cette motorisation peut faire l'affaire. En dehors, il faudra souvent la cravacher, surtout sur les reliefs. Pour 2000 €, on trouve des Campus Crit'Air 2 (2006-2010) avec moins de 180000 km au compteur.

1.2 GPL: malgré une surconsommation de 20 %, le moteur GPL permet de réduire le

coût d'utilisation de 30 % ! Il est fiable, mais les organes GPL peuvent causer des ennuis. Avec 3000 €, on peut dénicher une Campus de 2010 avec 160000 km.

1.2 16V: ce moteur (bloc D4F) est aussi robuste que les autres. Souple en ville et polyvalent, il reste relativement frugal. Comptez environ 500 € de plus que pour une 60 ch à modèle équivalent.

1.4 16V: l'agrément de conduite est en toute logique supérieur à celui du 1.2 de 75 ch, et assure donc de meilleures prestations

en dehors des villes. La consommation augmente sensiblement en milieu urbain, sans toutefois être déraisonnable.

Ce moteur se rencontre à 2500 € avec une Privilège de 2005 affichant 180000 km au compteur. Un bon choix si vous roulez beaucoup hors des villes.

1.6 16V: avec un tel rapport poids/puissance, la Clio 2 ne manque pas de vitamines, mais la consommation augmente encore légèrement. Les autos avec moins de 200000 km sont rares à 3000 €. Au-delà, visez une Clio 3 !

Côté fiabilité

A surveiller

Bobines d'allumage. Sur les deux moteurs 16V (1.4 K4J et 1.6 K4M), les bobines ont été capricieuses. Cela se traduit par des à-coups et des trous à l'accélération. Les pièces ont normalement été changées. Sinon, comptez 130 € les quatre.

Climatisation. Le condenseur est exposé aux projections de gravillons. Si la clim' ne produit pas de froid, il doit être remplacé (200 €) et le gaz, rechargeé (60 €).

Faux contacts. Le témoin d'airbag peut s'allumer à cause des connecteurs sous les sièges avant. Les platines des feux arrière peuvent créer des faux contacts et des allumages fantaisistes (feux de stop par intermittence si l'on active le clignotant, par exemple). Dans les deux cas, souder les fils règle les soucis (50 €).

GPL. Le vapodétendeur (325 €) et le capteur de pression (140 €) peuvent poser problème. Vérifiez que le passage du mode essence à GPL se fait normalement.

*Pastille 2 depuis le 1^{er} janvier 2006, pastille 1 depuis le 1^{er} janvier 2010.

Nous vous conseillons

Une Campus Dynamique 1.2 16V

Fiable, souple et sobre, ce moteur offre le meilleur compromis, même s'il est juste sur l'autoroute.

Le choix de la finition Campus Dynamique permet de profiter de la climatisation. Dans le budget, on trouve des autos avec moins de 150000 km.



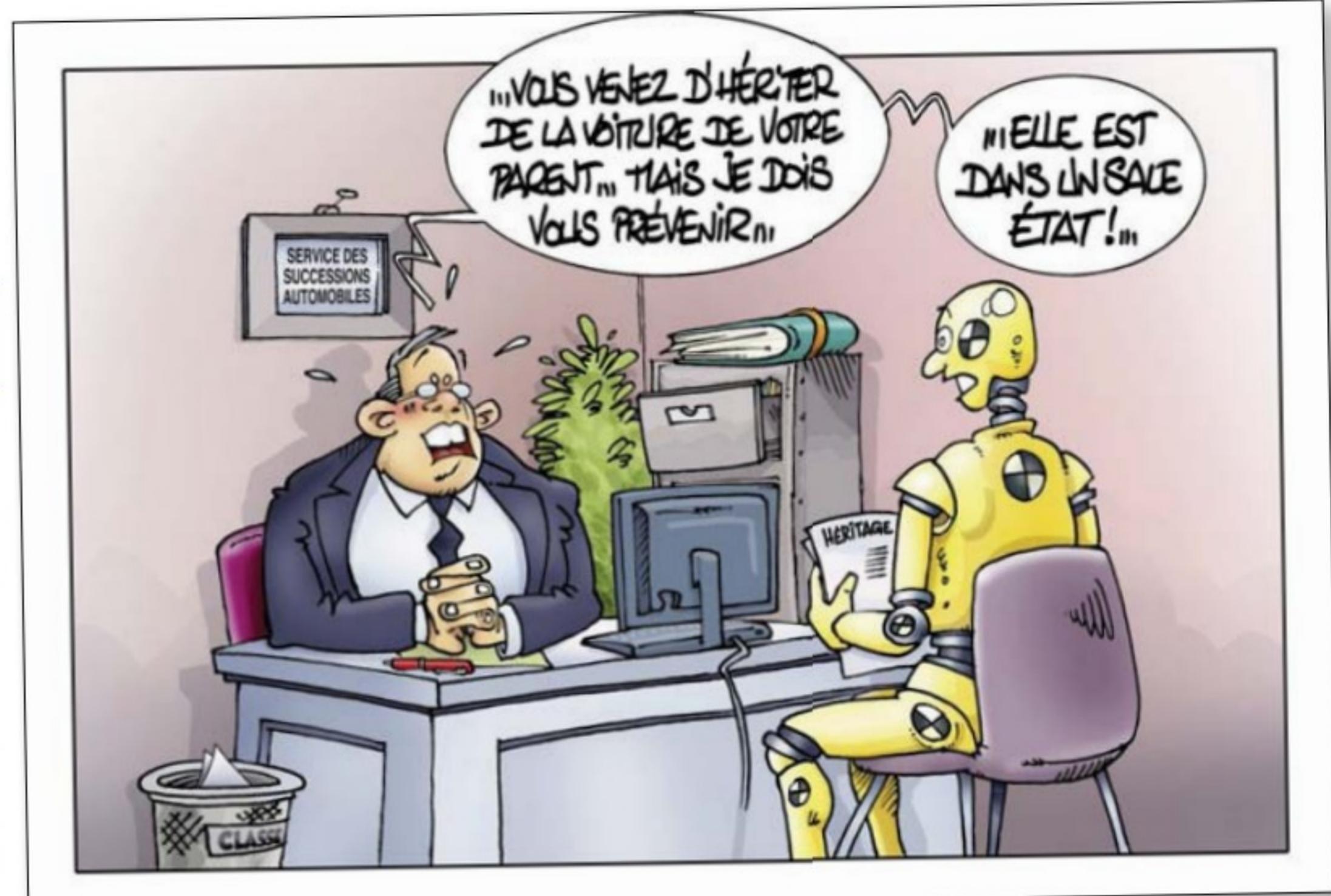
S. PISSOT



Rubrique coordonnée
par Pascale Gétin

SUCCESSION

Voiture en héritage: toutes les réponses à vos questions



CH. GOUINET

Celui qui n'est pas passé par là est loin d'imaginer qu'hériter d'un véhicule est rarement une simple formalité. Selon les cas de figure (un seul ou plusieurs héritiers, avec ou sans contrat de mariage...), la succession peut s'avérer plus ou moins complexe, a fortiori lorsqu'un notaire n'est pas là pour vous épauler.

Perdre un être cher n'est jamais une période facile. Pas plus que les démarches d'une succession. D'où ces quelques rappels de la loi qui répondront aux principales questions que vous pourriez vous poser si vous héritiez d'un ou de plusieurs véhicules.

“Mon nom est inscrit comme cotitulaire sur la carte grise, ai-je une démarche à effectuer ?”

Oui, mais elle est relativement anecdotique, en particulier si vous étiez marié(e) sous le régime de la communauté des biens. Vous n'avez qu'un changement de situation matrimoniale pour veuvage à effectuer sur le certificat d'immatriculation (CI) – appelé encore communément carte grise – sur le site officiel de France Titres (Agence nationale des titres sécurisés): ANTS.gouv.fr. C'est gratuit ou presque (13,76 € de taxes fixes).

Attention, s'il y a des héritiers, la moitié de la valeur du véhicule sera intégrée dans la succession de celui qui est décédé. Reste que le conjoint survivant peut choisir de bénéficier de l'usufruit (droit d'usage).

“Qu'en est-il si le (ou la) défunt(e) figure seul(e) sur la carte grise ?”

Dans ce cas, il faut l'accord de tous les héritiers (les enfants par exemple) si le partenaire

survivant désire récupérer la voiture et mettre la carte grise à son nom. Il devra également se désintéresser de la succession à hauteur de la moitié de la valeur du véhicule. Des formalités qui sont confiées en général à un notaire (prévoyez un délai de six mois pour régler le dossier). Si vous êtes marié sous le régime de la séparation des biens, le véhicule entre également dans la succession. Et le conjoint survivant doit, là encore, obtenir l'accord de tous les héritiers (lettre de désistement impérative par chacun) avant d'effectuer la demande de changement de titulaire du CI. Et si le véhicule a une certaine valeur racheter éventuellement leur part. Enfin, s'il n'y a pas d'autres héritiers, une attestation de notaire notifiant que le véhicule entre dans la succession et qu'il vous revient suffira, ainsi que le certificat de décès et une lettre attestant qu'il n'existe aucune opposition à la succession. Dans ces cas de figure, la modification sur le certificat d'immatriculation coûtera, là encore, 13,76 €.

“Nous étions pacsés. Puis-je mettre à mon nom le véhicule de mon compagnon décédé ?”

Le certificat d'immatriculation n'est pas en soi un titre de propriété. La jurisprudence considère toutefois qu'il y a présomption de propriété sous réserve de

Le notaire est-il obligatoire ?

Non, mais il le devient dès que la succession comprend un bien immobilier ou qu'elle est d'une valeur égale ou supérieure à 5910 €.

■ Un notaire a été désigné. La procédure est dès lors facilitée. L'homme de loi conseille les héritiers et leur remet les attestations indispensables pour effectuer le changement de carte grise ou vendre le véhicule.

■ Ce n'est pas le cas. Les héritiers doivent impérativement se mettre d'accord sur la succession et quant à la destination du ou des véhicules (vente, donation ou récupération par l'un des héritiers). A eux aussi de se charger des désistements en faveur de celui qui désire conserver le bien. Et de remplir les documents indispensables (formulaire Cerfa n°13750*50 ou n°15776*01) selon qu'il s'agisse d'une modification d'état civil ou d'une cession d'un véhicule d'occasion... Voir les démarches à accomplir sur le site: Immatriculation.ants.gouv.fr.

preuve contraire. Plusieurs scénarios se présentent:

> Il y a un testament. Lorsqu'il est formellement établi que le partenaire survivant hérite du véhicule, celui-ci bénéficie d'une exonération des droits de succession tout comme s'il avait été marié (coût du CI: 13,76 €). En résumé, si le pacsé veut conserver un véhicule utilisé à deux, il faut qu'un testament le lui lègue expressément, soit en pleine propriété, soit en usufruit (article 587 du code civil).

> Il n'y a pas de testament. Le partenaire devra prouver qu'il était lui aussi propriétaire du véhicule ou co-acquéreur, à l'aide de la facture d'achat, par exemple. S'il apporte des preuves, alors, il pourra mettre

la voiture à son nom et paiera plein pot le CI. Et s'il y a d'autres héritiers, il devra leur racheter leur part avant de pouvoir le faire. En revanche, s'il n'apporte aucune preuve de "copropriété", que se passe-t-il ? Là, c'est le scénario catastrophe: soit le véhicule reviendra intégralement aux éventuels héritiers, soit, s'il n'y en a pas... à l'Etat !

“Ma mère veut garder l'auto de mon père, mais elle n'a pas son permis, possible ?”

Oui, comme nous l'avons vu précédemment, mariée sous le régime de la communauté des biens, votre mère a le droit de conserver la voiture de son conjoint. En revanche, la loi ne lui permet plus de modifier

Nos spécialistes



Antoine Jacquot
Expert automobile diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

la carte grise en son nom seul. En l'absence de permis B, elle ne peut être que cotitulaire. L'article L.322-1-1 du code de la route impose, en effet, que le certificat d'immatriculation soit établi au nom d'une personne détentrice du permis ad hoc. Celle-ci devient alors la titulaire du CI, ce qui n'enlève en rien le fait que votre mère reste la propriétaire du véhicule.

“L’auto a été achetée en leasing, ça change quelque chose ?”

Oui. Les héritiers ne sont pas toujours informés et peuvent penser que les mensualités vont stopper net au décès du locataire, voire que l'un d'eux va pouvoir récupérer la voiture. Ce n'est pas si simple. Tout dépend, en réalité, si la personne défunte qui avait signé le contrat de location longue durée (LLD) ou avec option d'achat (LOA) a protégé ses arrières. Autrement dit, si elle a souscrit la garantie décès (ou perte financière) – facultative – et dont le coût est parfois dissuasif mais qui peut éviter des situations financières délicates. Pour preuve, lorsque cette garantie a été prise, les loyers dus sont versés par l'assureur au bailleur. La voiture est, elle, restituée. Dans le cas contraire, le conjoint, marié sous le régime de la communauté des biens, se retrouve solidaire du contrat et doit régler les loyers (ainsi que les éventuels impayés) jusqu'à son échéance et rendre la voiture ! Cela peut le mettre en difficulté s'il ne dispose pas des moyens nécessaires pour solder la dette. En l'absence de conjoint, ce sont aux héritiers

de prendre le relais. La seule solution pour limiter les frais est de transférer le contrat à un tiers s'il s'agit d'une LLD. Ou de revendre le véhicule à quelqu'un qui accepte de régler le montant de l'option d'achat si c'est une LOA. Bref, du stress engendré et des démarches contraignantes dans le meilleur des cas.

“On a décidé de vendre la voiture, comment faire ?”

Lorsque les héritiers se sont mis d'accord sur la vente, qu'aucun d'eux ne souhaite conserver l'auto et une fois l'acte notarié émis, il faut être réactif. L'idéal étant d'arriver à vendre le véhicule dans les trois mois suivant le décès. Il n'y a ainsi aucune formalité à accomplir, si ce n'est celle d'une cession normale. Autrement dit, pas de changement de nom sur le certificat d'immatriculation à effectuer. Au-delà des trois mois, en théorie, cela se complique. Le certificat d'immatriculation doit être obligatoirement mis au nom de l'un des héritiers, à moins que le véhicule n'ait pas circulé sur les voies ouvertes à la circulation publique depuis le décès, ou que son état le prédestine à la casse (tout cela étant du déclaratif, chacun s'arrange avec ce qu'il déclare). Dans ce cas, le CI reste au nom de la personne défunte. Notez que la cession peut s'effectuer sur le site de l'ANTS, mais aussi désormais sur l'application officielle Simplimmat à télécharger sur votre smartphone. La procédure dématérialisée et sécurisée est gratuite. Il n'est alors pas nécessaire de remplir un formulaire de cession en version papier.



SHUTTERSTOCK

Passé les 4 ans de l’auto, un contrôle technique de moins de six mois est requis pour toute modification de carte grise.

“Pour changer le certificat d'immatriculation, est-il obligatoire de passer un contrôle technique ?”

Oui. Si le véhicule a 4 ans et plus, il est impératif que le contrôle technique (CT) soit à jour si l'un des héritiers souhaite le conduire. Pour rappel, il est obligatoire aux 4 ans de l'auto, puis également tous les deux ans. Par ailleurs, le CT doit avoir moins de six mois en cas de cession ou de donation.

“Le certificat d'immatriculation a été perdu, est-ce que cela pose problème ?”

Plutôt. Il est en effet interdit de demander un duplicata d'un CI d'une personne décédée. Pour débloquer le dossier de succession, vous devrez fournir : une déclaration de perte de la carte grise ainsi que la fiche d'identification du véhicule (FIV), qui répertorie toutes les caractéristiques techniques de celui-ci et qui vous permettra de passer le contrôle technique. Elle est délivrée par le ministère de l'Intérieur en ligne sur Service-public.fr/particuliers/vosdroits/R49266. Attention, le FIV n'est pas un titre de circulation à l'inverse du certificat d'immatriculation.

“Ai-je le droit de rouler avec la voiture d'un de mes parents décédés ?”

Légalement et normalement non, en tout cas pas avant de régler la succession ni d'avoir effectué les modifications sur le certificat d'immatriculation. **A savoir :** pour éviter les galères chez le notaire et autres tracasseries administratives, l'idéal est d'anticiper et de faire signer un certificat de cession du véhicule avant le décès. Possible bien



SHUTTERSTOCK

La “passation” d'un véhicule peut être simple comme compliquée selon le contexte et nécessite souvent l'intervention d'un notaire (voir encadré).

évidemment seulement s'il s'agit d'un décès prévisible (maladie par exemple), et à considérer que vous êtes seul héritier ou en accord avec les autres co-héritiers.

“Puis-je suspendre l'assurance de la voiture à la mort de son propriétaire ?”

Non, en tout cas pas avant d'avoir réglé la succession, cédé le véhicule (à une casse comprise). On ne rappellera jamais assez que l'assurance est obligatoire, au moins en responsabilité civile (au tiers). Quand bien même la voiture est immobilisée dans le garage, dans une cour, au fond du jardin, sur un parking ou, qui plus est, dans la rue. Notez que le conjoint survivant est tenu d'informer l'assureur du décès du titulaire du contrat auto. Dans tous les cas, la couverture continue de courir au profit de l'héritier jusqu'à son échéance. A charge pour ce dernier de prendre le relais des cotisations mensuelles et, s'il y a lieu, des primes impayées. L'article L.121-10 du code des assurances prévoit également que, lorsqu'il y a plusieurs héritiers, ils sont tenus solidiairement du paiement des primes tant que l'assurance n'a pas été résiliée.

Attention, si le conjoint ou l'un des héritiers souhaite par la suite assurer le véhicule à son nom tout en restant chez ce même assureur, il doit avertir son agent.

Celui-ci recalculera le risque en fonction de ce nouveau profil et établira un avenant.

A savoir : il faut fournir à l'assureur un certificat de décès, un acte de notoriété mentionnant le nom des héritiers et leur part d'héritage, ainsi qu'une attestation signée par la famille désignant celui qui récupère l'auto.

Par Pascale Gétin



Le sport

Les chroniques de
**Jean-Louis
Moncet**

Figure emblématique des paddocks de Formule 1, Jean-Louis a été au plus près des écuries et des pilotes pendant cinquante ans. Au-delà des récits de courses, il nous livre les histoires, souvent rocambolesques, des plus grands champions qu'il a côtoyés.

ITINÉRAIRE D'UN CHAMPION DU MONDE

Episode 4

Juan Manuel **FANGIO**



GILLES LEVENT / DPPI



HERMANN SCHMIDLI / KEystone / MAXPPP

Tout le monde connaît Fangio. Nos enfants, nos parents, et nos grands-parents avant eux. Ainsi, la maman d'Alain Prost morigénait son fils trop rapide au volant par ses mots: "Tu te prends pour Fangio?" Mais qui est donc ce monsieur courtois et affable que j'ai pu rencontrer au Grand Prix d'Argentine 1980? En vérité, la meilleure définition de Fangio tient dans un chiffre: 47,06. Pour être précis, 47,06% de victoires en F1, soit 24 victoires pour 51 épreuves de championnat du monde disputées. Aucun pilote de Grands Prix n'a pu égaler ce chiffre: Alberto Ascari 40,63%, Jim Clark 34,72%... Fangio, cinq fois champion du monde entre 1951 et 1957: il faut attendre 2002 pour voir Michael Schumacher atteindre ce record. Les puristes noteront par ailleurs que l'Argentin a conquis ses cinq titres mondiaux avec quatre constructeurs différents, Alfa Romeo en 1951, Maserati et Mercedes en 1954, Mercedes en 1955, Ferrari en 1956 et Maserati en 1957, autre résultat unique à ce jour.

Pour Fangio, les débuts automobiles remontent à la petite adolescence, dans un atelier de mécanique de sa ville natale de Balcarce, au sud de Buenos Aires, où l'emmènent ses heures de loisirs après l'école. Il est très fier, à 12 ans, de conduire le chariot à moteur qui transporte tous les débris et déchets de l'atelier. Puis, comme Jackie Stewart (voir Auto Plus n°1903 du 21 février 2025), un client le fait goûter à la compétition, peu avant ses vrais débuts en 1929. Vient ensuite l'époque bénie des voitures américaines, au cours de laquelle Fangio livre plusieurs courses avec une Ford V8.

Départ du Grand Prix de Suisse 1954. De gauche à droite: González (Ferrari n° 20), Fangio et Herrmann (Mercedes n° 4 et 6), Moss (Maserati n° 32). Fangio gagne devant son compatriote González et son équipier Herrmann.

Mais la grande aventure arrive en 1940 avec une Chevrolet six cylindres qu'il engage dans le Grand Prix du Nord, en "Turismo Carretera" (Tourisme de route). Une bagatelle de 9 500 km, entre Buenos Aires et Lima, au Pérou, en passant par Tucuman et La Quiaca en Argentine, Potosi en Bolivie, et retour par la même route, avec une bonne partie de l'itinéraire dans la cordillère des Andes sur des pistes et des cols parfois à 4 000 mètres d'altitude. Cette victoire de Fangio en 109 heures et 36 minutes lui vaut une incroyable popularité en Argentine.

Après-guerre, en 1948, le président Peron et l'Automobile-Club d'Argentine qui souhaitent développer la course dans le pays et briller à l'international, incluent Fangio dans une équipe de Maserati qui écume de nombreuses courses en Amérique du Sud.

Cette année-là, un petit constructeur lui donne aussi un volant, en Argentine puis en Europe, à Reims: il s'agit d'Amédée Gordini, qui engage des Simca-Gordini. Amédée racontera en Europe les exploits de Fangio. En 1949, des deux côtés de l'Atlantique, avec les Maserati 4CLT aux couleurs argentines jaune et bleu, le garçon

de Balcarce gagne une majorité des épreuves qui fleurissent partout: en Europe, c'est San Remo, Pau, Perpignan, Marseille, Monza, Albi... 1949, c'est aussi la Fédération internationale de l'automobile qui lance l'idée du premier championnat du monde des conducteurs. Celui-ci débutera en 1950. Alfa Romeo décide de s'y engager officiellement avec ses Alfette 158 et intègre Fangio dans son équipe. Il a alors 39 ans... Dans de nombreux ouvrages et interviews, il nous a livré quelques-uns de ses secrets.

LA CHANCE. Fangio raconte cette scène de 1942 dans la course Mar y Sierra, en Argentine: "On partait de Mar del Plata. La nuit, la poussière et le brouillard composaient une crasse vraiment opaque. Le mieux était de couper les phares et de s'habituer à l'obscurité. Devant moi, je vis une sorte de halo, un concurrent qui me

“Juan Manuel Fangio, le “Maestro”. Un monument, un pilier indestructible, une légende de l'histoire des Grands Prix et de la course automobile.”

Jean-Louis Moncet

précédait. Je me rapprochais, toujours en veilleuse et quand je fus juste derrière, je déboîtais et allumais mes phares. Arrivé à sa hauteur j'eus juste le temps de me rabattre devant lui. Dans mes phares, il y avait un petit pont étroit, à une voie, qui enjambait un précipice. Un pilote doit avoir de la chance."



Juan Manuel Fangio et Alberto Ascari (à droite).
Photo prise avant le Grand Prix d'Argentine 1953, gagné par Ascari sur Ferrari 500 F2. Fangio pilotait une Maserati A6GCM.



Le Mans 1955, avant l'accident et la mort de dizaines de spectateurs. Mal parti, Fangio sur sa Mercedes 300SLR Sport remonte rapidement et prend la tête devant la Jaguar de Mike Hawthorn. S'ensuit un duel étourdissement entre les deux hommes. Après le drame, Mercedes retirera ses machines en signe de deuil.

LE RESPECT DE LA MÉCANIQUE. La scène se passe en 1949 à Monza. Avec sa Ferrari 166 F2, Fangio domine toutes les autres monoplaces de la Scuderia : Ascari, Villoresi, Bonetto. Soudain, vers la fin de la course, il ralentit. Son mécanicien ne veut pas le voir capituler et se précipite avec un maillet afin de lui signifier un arrêt pour un changement de pneus. Enzo Ferrari, qui assiste à la scène, stoppe le geste du mécanicien. Il raconte ce qu'il avait compris en observant l'Argentin : *"Le regard fixe de Fangio sur le tableau de bord de la voiture à chaque passage... J'avais deviné la situation : Fangio avait ralenti pour ramener l'huile à une température acceptable... Puis il reprit son allure et gagna".*

L'INSTINCT. Le deuxième Grand Prix de la saison 1950 se déroule à Monaco. Fangio effectue le meilleur temps et prend la tête de la course dès le départ. Il achève le premier tour et attaque sa seconde boucle, ses poursuivants sont déjà loin : Casino, Tunnel, Port... Dans la ligne droite vers le Tabac, Fangio constate que, malgré son approche à pleine vitesse depuis la gauche de la piste, les spectateurs ne le regardent pas et fixent leur regard de l'autre

côté. D'instinct, il lève le pied et freine, avant de déboucher sur un monstrueux carambole de neuf voitures. Il parvient à se faufiler et à décrocher ainsi sa première victoire en championnat du monde.

SON PLUS BEAU TROPHÉE. En 1955, Fangio est déjà deux fois champion du monde (1951 et 1954). Le patron de l'équipe Mercedes, Alfred Neubauer, organise, avant le départ de la saison, des essais privés sur la W196 au Nürburgring (22,8 km) pour sa nouvelle recrue, Stirling Moss. Neubauer demande à Fangio d'établir un temps de base, sur trois tours, puis le "Maestro" cède le volant à Moss. Qui parvient à battre son chrono, mais il est déjà l'heure de déjeuner. Au dessert, Neubauer demande à Fangio s'il veut remonter dans la voiture. *"Et comment donc!"*, répond-il. Il raconte ainsi ce qui suivit : *"Je fis un tour, je donnais tout ce que je pouvais, et je battis Moss. Mes trois mécaniciens attirés ramassèrent alors quelques fleurs sauvages sur la berme de la piste et me les offrirent. C'est l'un des plus beaux prix que j'aie jamais reçus."* Fangio sera champion du monde pour la troisième fois à la fin de la saison 1955.

LES TRAJECTOIRES. Peter Collins, grand ami et élève de Fangio, décrivait ainsi le Maestro après son quatrième titre fin 1956. Un titre auquel Collins avait contribué en lui cédant sa Ferrari D50 à Monza, celle de Fangio étant tombée en panne. *"Il peut appréhender un circuit et ses dangers avec une précision proche de la règle à calculer. Il établit un rapport entre ce jugement et les capacités de sa voiture, en freinage et en tenue de route. Le suivre sur la piste est la plus belle forme de leçon donnée à un pilote."*

LE CHEF-D'ŒUVRE. La saison 1957 comporte huit Grands Prix. Le sixième se déroule en Allemagne sur le Nürburgring de 22,8 km. Fangio court pour Maserati, concurrent direct de Ferrari. En excellent technicien qu'il est, il propose pour cette course, face aux Ferrari, Vanwall, Cooper et Porsche, une stratégie osée : partir avec un demi-plein de carburant pour pouvoir attaquer sans méanger les pneus, stopper à mi-course, repartir avec un demi-plein et des pneus neufs. Au troisième tour, il a débordé les trois autres pilotes avec lui sur la première ligne de la grille de départ, Hawthorn, Behra et Collins. Au douzième tour, il stoppe avec 28" d'avance. *"Mes mécaniciens étaient nerveux"*, raconte-t-il. Et en effet, ils perdent l'écrou, qui passe sous la voiture. Un désordre total s'ensuit, les deux Ferrari de Hawthorn et Collins passent en trombe devant les stands. Fangio reprend enfin la piste avec sa 250F. *"Le temps que mes pneus chauffent au tour suivant, et j'étais à 51". La course était perdue. J'ai donc décidé de passer tous les virages sur un rapport de boîte supérieur.* Dans les derniers kilomètres, il déborde Collins dans le bas-côté, puis Hawthorn... pour gagner et décrocher un cinquième titre mondial. Pour les historiens de la course, le Nürburgring 1957 fait partie des cinq plus beaux Grands Prix de l'histoire. Fangio y battra onze fois son propre record du tour. C'était le 4 août 1957. Fangio s'est éteint le 17 juillet 1995.



Grand Prix d'Italie 1956, Fangio gagne son quatrième titre mondial. Il est au volant de sa Ferrari-Lancia D50, mais c'est son ami et équipier au sein de la Scuderia, Peter Collins, qui lui prêtera sa propre machine pour terminer la course.



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur: 4 cylindres en ligne tout alu, arbre à came en tête, carbu double corps
Cylindrée: 1 360 cm³
Puissance: 85 ch à 6 400 tr/mn
Vitesse maxi: 172 km/h
Production: environ 18 500 exemplaires (sur 5 278 050 Peugeot 205)
Cote actuelle: 8 000 €

Chic et sport, la livrée Roland Garros est flatteuse à l'œil. C'est la 205 qui a étrenné cette série inspirée par le tennis, les répliques se multiplieront ensuite chez Peugeot, jusqu'au grand monospace à 7 places, le 806.



IL Y A 36 ANS, PEUGEOT LANCE LA **205 SÉRIE ROLAND GARROS**

Un joli cocktail, servi avec classe

Peugeot et Roland Garros, ça a été une longue et belle histoire. Elle a donné périodiquement naissance à des séries spéciales, toutes plus alléchantes les unes que les autres. Comme cette 205 chic et joyeuse.

Sur toutes les livrées Roland Garros, la recette était la même: une teinte vert métallisé franchement haut de gamme, une carrosserie rehaussée de discrets filets décoratifs blancs, des jantes de style en alu au dessin bien étudié et un intérieur des plus séduisants. Votre regard a tout de suite envie d'admirer la sellerie qui combine un cuir crème sur ses côtés à un tissu finement strié. L'ensemble est attrayant, chic, valorisant. Sans oublier le grand toit ouvrant vitré, un must à l'époque, surtout sur une voiture de ce gabarit! Et comme pour toute série spéciale destinée à séduire, la mécanique retenue est la plus ambitieuse de la gamme, versions radicalement sportives mises à part. Vous retrouvez donc sous le capot le talentueux 1 360 cm³, gavé par un carburateur double corps: l'une des toutes meilleures



définitions qu'ait connue cette lignée de moteurs "TU" de Peugeot-Citroën. Si, sur le papier, ses 85 ch ne vous paraissent pas transcendants, ils sont très corrects dans ces années-là pour la cylindrée. Et, surtout, leur tempérament enjoué, pétillant, va combler vos envies de vitalité.

De la joie dans les soupapes

La petite 205, joyau de légèreté et de vivacité, bondit de virage en virage, avec une joie inlassable et un talent que certaines lourdaudes des temps modernes pourraient bien lui envier... Cette virtuosité sur route sinuuse, elle la doit à son poids plume (820 kg), bien

sûr, mais aussi à son châssis bien au point. Le freinage se montre à la hauteur. Le seul élément moins convaincant reste la commande de boîte, assez imprécise et que certains trouvent rébarbative: c'est vrai que le levier est aussi mal guidé qu'un batteur dans un bol de mayonnaise. Mais l'étagement des rapports se montre, lui, parfait, permettant d'exploiter au mieux le moteur dans toutes ses plages de régime.

Si la sellerie de cette Roland Garros fait plaisir, et que vous vous délectez aussi des contre-portes assorties et des ceintures de sécurité rouges empruntées aux GTi, le reste du mobilier intérieur flatte moins l'œil, et



La planche de bord ne change pas par rapport à une version XS, XT ou GT. Instrumentation complète, présentation claire, commandes bien placées mais plastiques économiques. En accessoire était proposé un volant en cuir blanc.



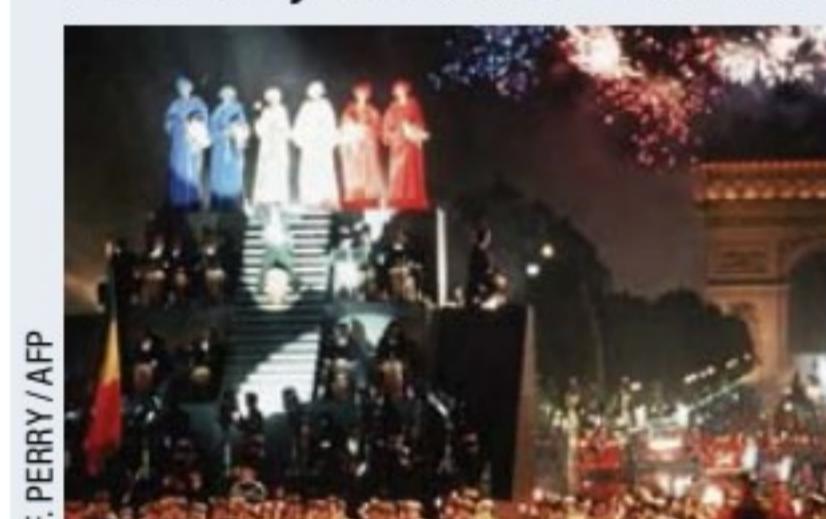
Sous le capot, une des versions les plus enthousiasmantes du 4 cylindres "TU" maison : la plus grosse cylindrée avec un carburateur double corps et un tempérament vif. Montées en régime enjouées. L'auto ne pèse que 820 kg...



PHOTOS: B. ASSET/VIRAGE AGENCY

Sur les 205, la livrée Roland Garros n'a été initialement proposée que sur les 3 portes en 1989. Elle est apparue en 1990 sur le cabriolet. Puis, en fin de carrière, juste pour l'année 1992, sur la 5 portes. Ici, un exemplaire de 1992.

1989, cette année-là



200^e anniversaire de la Révolution française. A Paris, un immense défilé multicolore et exalté, imaginé par Jean-Paul Goude. 6 000 artistes et figurants, 1 million de personnes sur les Champs-Elysées. Au salon de Francfort, les visiteurs sont médusés par le coupé Opel Calibra et son design inédit. Ce qui frappe surtout est son aérodynamique : Cx record de 0,26 !

surtout le toucher : le combiné d'instruments très complet, lui aussi issu des GTi, n'arrive pas à faire oublier la rigidité des plastiques et leur maigreur excessive. Mais cette 205 n'a pas à rougir : c'était la norme sur les voitures de son rang. Et les retouches du millésime 1991 (clignotants avant blancs au lieu d'orange, feux arrière modifiés) n'y changent rien. A sa sortie en 1989, une 205 Roland Garros était proposée à 84 000 francs. La XS "normale" ne coûtait que 71 000 francs. En collection aujourd'hui, l'écart s'est encore creusé : cette jolie série spéciale fortement demandée cote 50% de plus qu'un modèle de la gamme courante !



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*

- **Nouveauté : après le lancement des C3/C3 Aircross, Citroën présente le C5 Aircross, son anti-3008.**
- **Dossier essais : que valent les reines de la sobriété sur les autres critères (prix, confort, performances...)?**
- **Occasion : les citadines sont surcotées ? Tant mieux, visez une compacte pour le même budget !**

En kiosque le vendredi 2 mai



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Crupenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriau (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographies :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igouet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaubourg, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœuру

En photo : Caroline Hazard

En S.R. : Prisca Leclercq

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Sigaret (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 : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

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 : avril 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

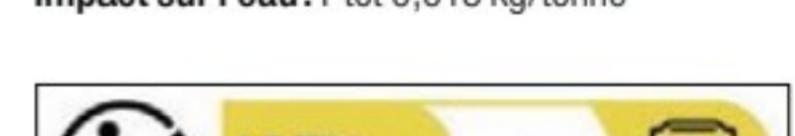
Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



REWORLD MEDIA
LEADING MEDIA GROUP
Président: REWORLD MEDIA SA

axel springer

Président Axel Springer France :
Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

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

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2000 à 4000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS

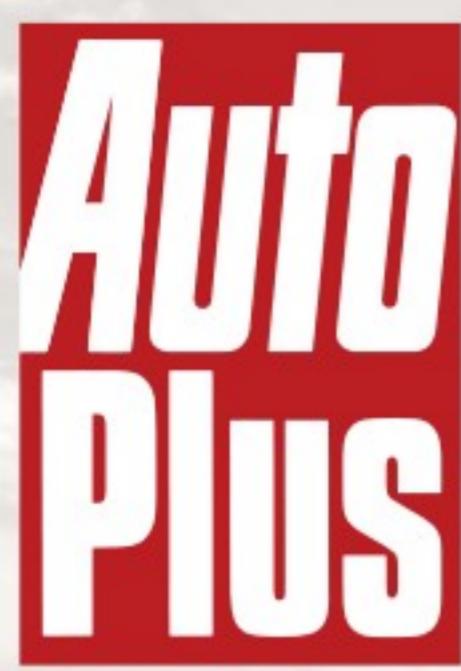
	Montant
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16 300 €	4000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16 301 € et 26 200 €	3000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	2000 €
NEUTRE	Montant
Thermiques de 1 à 118 g	0 €
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		
2.0 TFSI 204 S line	59570	+4819	4%	E	225e xDrive	50600	+250	8%	PHEV	Dolphin	204 Comfort	33900	0	4%	Bec	
S5	79750	+19139	2%	E	225e xDrive Luxury	52650	+250	8%	PHEV	Atto 3 (nouveau)	Comfort	38900	0	nc	Bec	
e-hybrid 299 Design Quattro	62150	nc	nc	PHEV	218d	41350	+330	5%	D	Design	Design	40900	0	nc	Bec	
e-hybrid 299 S line Quattro	68500	nc	nc	PHEV	220d	43450	+150	5%	D	Seal (nouvelle)	Design	46900	0	5%	Bec	
e-Hybrid 367 S line Quattro	74150	nc	nc	PHEV	220d Luxury	45500	+150	2%	D	Seal U	Excellence AWD	46900	0	4%	Bec	
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+3735	0%	D						Seal U	DM-i Boost	37500	+1400	2%	PHEV	
2.0 TDI Hybride 204 S line	62270	+3735	4%	D						Seal U	DM-i Design	44500	+3500	4%	PHEV	
A5 Avant (nouvelle)										Seal U	Electric Comfort	41800	0	4%	Bec	
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0%	E						Seal U	Sealion 7 (nouveau)	Comfort	46900	0	9%	Bec
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8%	E						Sealion 7 (nouveau)	Design AWD	51900	0	9%	Bec	
e-hybrid 299 S line Quattro	61070	+5634	8%	E						Sealion 7 (nouveau)	Excellence AWD	56400	0	9%	Bec	
e-Hybrid 367 S line Quattro	75650	nc	nc	PHEV						Tang (nouveau)	AWD	72000	0	2%	Bec	
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0%	D						Tang (nouveau)	Han	71100	0	12%	Bec	
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D						Tang (nouveau)	AWD Executive	71100	0	12%	Bec	
Q5 (nouveau)										CADILLAC	Lyriq Luxury	81200	0	nc	Bec	
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0%	E						CADILLAC						
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65650	+6426	0%	E						CHEVROLET	Corvette Stingray 2LT	104900	+70000	0%	E	
S5	96800	+57351	0%	E						CHEVROLET	Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111530	+70000	0%	E	
e-hybrid 299 Design Quattro	81470	+10793	0%	D						CITROËN						
e-hybrid 299 S line Quattro	71000	nc	nc	PHEV						CITROËN	C3 (nouvelle)	15240	+330	4%	E	
e-Hybrid 367 S line Quattro	75650	nc	nc	PHEV						CITROËN	C3 (nouvelle)	17750	+360	nc	E	
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0%	D						CITROËN	204	22460	+170	3%	FHEV	
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8%	D						CITROËN	204	22150	+230	3%	FHEV	
Q5 Sportback (nouveau)										CITROËN	204	23300	-3000	3%	Bec	
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc	E						CITROËN	204	23800	-3000	3%	Bec	
2.0 TFSI 204 Hybride S line	68150	+6726	nc	E						CITROËN	204	24500	-3000	0%	Bec	
S5	101300	+58131	nc	E						C4 (nouvelle)						
e-hybrid 299 Hybride Design Quattro	63070	+10604	nc	D						C4 (nouvelle)	2.0 PureTech 100 You	15700	+898	0%	E	
e-hybrid 299 S line Quattro	72070	+10604	nc	D						C4 (nouvelle)	2.0 PureTech 100 Plus	17750	+360	nc	E	
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	69670	+10793	0%	D						C4 (nouvelle)	2.0 Hybrid 110 Plus	20460	+170	3%	FHEV	
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10793	0%	D						C4 (nouvelle)	2.0 Hybrid 110 Max	22150	+230	3%	FHEV	
Q6 e-tron (nouveau)										C4 (nouvelle)	2.0 Hybrid 113 You	23300	-3000	3%	Bec	
251 Design	72170	0	0%	Elec						C4 (nouvelle)	2.0 Hybrid 113 Max	23800	-3000	3%	Bec	
251 S line	78270	0	4%	Elec						C4 (nouvelle)	2.0 Turbo 100 You	19700	+898	0%</td		

	Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus (i) ou malus	Remise possible	Energie	
1.2 Mild Hybrid 130 4X4 Expression	29300	+898	0 %	E		1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7 %	E	1.5-T-GDI 140 Active	31050	+1761	8 %	E
1.2 Mild Hybrid 130 4X4 Extreme	31100	+1172	0 %	E		2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7 %	D	1.5-T-GDI 140 GT-Line Premium	34060	+1761	n	E
1.8 Hybrid 155 Expression	31700	0	0 %	FHEV		Hybride Rechargeable Lounge	41340	+400	7 %	D	2.0 e-SkyActiv X 186 Nagisa	33800	+330	4 %	E
1.8 Hybrid 155 Extreme	31700	0	0 %	FHEV		HONDA					2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	30250	+818	nc	E
1.8 Hybrid 155 Journey	31700	0	0 %	FHEV		Jazz (nouvelle)					2.0 e-SkyActiv G 186 Homura	32500	+330	5 %	E
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	0 %	GPL		Jazz Crossstar (nouvelle)					2.0 e-SkyActiv X 186 Nagisa	33800	+330	4 %	E
1.2 Eco-G 140 Extreme	28300	nc	0 %	GPL		HR-V					Mazda 3 Berline				
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0 %	GPL		e:HEV Advance	30190	0	6 %	FHEV	1.5-T-GDI 140 Active	31050	+1761	8 %	E
DS AUTOMOBILES						e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV	1.5-T-GDI 140 GT-Line Premium	34060	+1761	n	E
DS 3						e:HEV Advance	34340	+240	18 %	FHEV	Hybride Rechargeable Lounge	41340	0	12 %	FHEV
1.2 Hybride 145 Pallas	35200	0	4 %	FHEV		Niro					Hybride Motion	34080	0	6 %	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	35900	0	4 %	FHEV		Hybride Rechargeable Lounge					Hybride Rechargeable Motion	40840	0	4 %	FHEV
1.2 Hybride 145 Antoinette de St Exupéry	40700	0	4 %	FHEV		Hybride Rechargeable Active					Hybride Rechargeable Active	41940	0	4 %	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec		EV Active					EV Active	46880	0	24 %	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec		EV Premium					EV Premium	48200	0	24 %	Elec
DS 4						Sportage					1.6-T-GDI 160 MHEV Motion	33340	+2544	2 %	E
1.2 PureTech 130 Etoile - Alcantara	42750	+1276	17 %	E		1.6-T-GDI 210 Hybride Active	40190	+850	2 %	FHEV	1.6-T-GDI 210 Hybride 30 Years	42790	+850	2 %	FHEV
1.2 Hybride 145 Pallas	39950	+125	15 %	FHEV		1.6-T-GDI 245 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	55880	+1050	5 %	PHEV	1.6 CRDI 136 MHEV Motion DCT	37440	+1094	2 %	D
1.2 Hybride 145 Etoile - Alcantara	44260	+125	15 %	FHEV		EV6					1.6 CRDI 140 Prime-Line	30350	+983	5 %	E
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	46750	+125	15 %	FHEV		1.6 e-SkyActiv R 170 Prime-Line	38250	-3000	3 %	Elec	1.6 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	38250	0	16 %	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	51000	0	10 %	PHEV		1.6 e-SkyActiv R 170 Exclusive-Line	38950	0	3 %	PHEV	2.0 e-SkyActiv X 186 Takumi	39750	+450	9 %	E
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10 %	PHEV		MX-30					2.0 e-SkyActiv X 186 Takumi	39750	+450	9 %	E
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	53800	0	10 %	PHEV		Ge (nouveau)					2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	30350	+983	5 %	E
1.5 BlueHDi 130 Pallas	39400	+1172	nc	D		2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	32800	+983	7 %	E	2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	38250	+17181	4 %	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	43700	+1172	17 %	D		2.0 e-SkyActiv X 186 Nagisa	33800	+330	4 %	E	300 d Hybrid EQ AMG Line	87800	+70000	nc	E
N°8 (nouveau)						CX-30					300 e Hybrid EQ AMG Line	83000	+9800	4 %	PHEV
FWD Pallas	59200	0	nc	Elec		CX-30					400 e Hybrid EQ AMG Line	88600	+9800	4 %	PHEV
FWD Etoile	66480	0	nc	Elec		CX-30					63 AMG S E-Performance	141300	+13170	3 %	PHEV
FWD Long Range Pallas	63300	0	nc	Elec		CX-30					63 AMG S E-Performance	145300	+31370	nc	PHEV
FWD Long Range Etoile	70900	0	nc	Elec		CX-30					450 d AMG Line	73900	+6740	3 %	D
FWD Long Range Etoile	74600	0	nc	Elec		CX-30					450 d AMG Line	87700	+16770	3 %	D
DS 9						CX-30					300 d Hybrid EQ AMG Line	86950	+11600	4 %	PHEV
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58550	0	11 %	PHEV		Classe E					Classe E				
Plug-In Hybrid 225 Antoine de St Exupéry	63150	0	11 %	PHEV		Avantgarde Line					200 Avantgarde Line	65450	+4199	6 %	E
Plug-In Hybrid 300 Pallas	64750	+360	11 %	PHEV		300 e Hybrid EQ Avantgarde Line					300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	73500	+5300	6 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 AWD de St Exupéry	69350	+360	11 %	PHEV		300 e Hybrid EQ AMG Line					400 e Hybrid EQ 4Matic	88350	+6625	6 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70000	0	11 %	PHEV		300 e Hybrid EQ Exclusive Line					400 e Hybrid EQ Exclusive Line 4Matic	90500	+6625	6 %	PHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile	74550	+850	11 %	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					53 AMG Hybrid 4Matic+	113150	+10700	5 %	PHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	75800	+850	11 %	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					63 AMG Hybrid 4Matic+	123150	+12050	nc	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	49750	+2205	nc	D		300 e Hybrid EQ 4Matic					200 d Avantgarde Line	66100	0	5 %	D
1.5 BlueHDi 130 Antoine de St Exupéry	54350	+2205	nc	D		300 e Hybrid EQ 4Matic					220 d AMG Line	74550	+3810	5 %	D
FERRARI						300 e Hybrid EQ 4Matic					220 d Exclusive Line	79950	+3810	nc	D
Roma	246524	+70000	nc	E		300 e Hybrid EQ 4Matic					300 d Avantgarde Line	79500	+10776	nc	D
12Cilindri	387751	+70000	nc	E		300 e Hybrid EQ 4Matic					300 d Hybrid EQ Avantgarde Line	76200	+6875	5 %	PHEV
12Cilindri Spider	427056	+70000	nc	E		300 e Hybrid EQ 4Matic					300 d Hybrid EQ AMG Line	80350	+6875	5 %	PHEV
296 GT	315577	+2049	nc	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					53 AMG Hybrid 4Matic+	115150	+12050	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2276	nc	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					200 d Avantgarde Line	63150	0	6 %	D
SF90 Stradale	770000	+18858	nc	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					220 d AMG Line	77100	+5540	5 %	D
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					450 d Exclusive Line	97900	+15326	nc	D
F80	3600000	+70000	nc	PHEV		300 e Hybrid EQ 4Matic					450 d Exclusive Line 4Matic	99150	+15326	nc	D
Purosangue	384229	+70000	nc	E		300 e Hybrid EQ 4Matic					300 d e Hybrid EQ Avantgarde Line	75800	+6625	6 %	PHEV
FIAT						300 e Hybrid EQ 4Matic					Classe E Break (nouveau)				
Panda Classic (nouveau)						Range Rover Evoque					200 Exclusive Line	78950	+7052	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid City	15800	+50	7 %	E		PHEV S	61200	+5340	4 %	PHEV	200 Star Edition	39450	+650	10 %	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	+125	7 %	E		PHEV Dynamic SE	68400	+5340	4 %	PHEV	200 Star Edition	42750	0	nc	E
500e															

MG (suite)	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie	Prix en €	Bonus (1)	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ZS (nouveau)						Electric 156 GT	39900	-3000	10%	Elec	150 Autonomie Comfort Roland-Garros	36490	-3 000	nc	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection	51820	+170	10%	PHEV
Hybrid+ 197	22900	+50	0%	FHEV		2008					Captur	26900	+818	19%	E	1.5 TSI PHEV 204 Sportline	55820	+170	10%	PHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24900	+100	0%	FHEV		1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	16%	E	1.0 TCE 90 Evolution	29200	+740	19%	E	2.0 TDI 150 Selection	50120	+2646	10%	D
EHS (nouvel)						1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	12%	FHEV	2.0 TDI 193 Selection 4x4	54120	+6543	10%	D
Comfort	37900	+300	0%	PHEV		1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	12%	FHEV	Superb (nouvelle)				
Luxury	39900	+550	3%	PHEV		1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	12%	FHEV	1.5 TSI 150 Hybrid Selection	48240	+190	7%	E
Marvel R						Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Evolution	26400	+210	19%	GPL	1.5 TSI PHEV 204 Selection	53020	nc	nc	PHEV
180 Comfort	44400	0	22%	Elec		Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	26700	+210	19%	GPL	1.5 TSI PHEV 204 Sportline	50290	nc	nc	PHEV
288 Performance 4WD	50900	0	16%	Elec		Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100	26700	+210	19%	GPL	2.0 TDI 150 Selection	49740	+360	7%	D
Cyberster (nouveau)						308					120 Autonomie Urbaine Evolution	29900	-3000	nc	Elec	Superb Combi				
"base"	62900	0	1%	Elec		1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	7%	FHEV	150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	nc	Elec	1.5 TSI 150 Hybrid Selection	47340	+240	16%	E
MINI						1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	7%	FHEV	150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	nc	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection	53350	0	9%	PHEV
Hatch 3p (nouvelle)						1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	7%	FHEV	150 Autonomie Confort Iconic	37490	-3000	nc	Elec	2.0 TDI 150 Selection	50840	+550	16%	D
Cooper C Essential Pack XS	30720	+898	4%	E		PHEV 180 Allure	45620	0	13%	PHEV	220 Autonomie confort Techno	38500	-3000	7%	Elec	2.0 TDI 193 Selection 4x4	54270	+3849	16%	D
Cooper S Essential Pack XS	34720	+1386	4%	E		PHEV 180 GT	45620	0	13%	PHEV	220 Autonomie confort Esprit Alpine	41500	-3000	nc	Elec	2.0 TDI 193 Sportline 4x4	60810	nc	nc	D
Cooper S Classic Pack XS	35880	+1386	7%	E		1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D	Symbioz (nouveau)					2.0 TDI 150 Selection	49740	+360	7%	D
John Cooper Works	39850	+2544	nc	E		1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	22%	D										
Cooper E	34000	0	7%	Elec		Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec	4 E-Tech (nouvelle)					Golf SW (nouvelle)				
Cooper SE	36000	0	7%	Elec		Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec	Electric 156 GT	46250	-3000	17%	Elec	1.5 eTSI Hybrid 150 R-Line	42680	+240	13%	E
Cooper SE Classic	43710	0	7%	Elec		Electric 156 GT	47100	-3000	11%	Elec	1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	7%	FHEV	GTI	49750	+637	5%	E
John Cooper Works	42350	0	nc	Elec		1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	7%	FHEV	1.0 TCE 90 Evolution	26900	+818	19%	E	GTI Clubsport	54530	+1888	4%	E
Hatch 5p (nouvelle)						1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	10%	FHEV	1.0 TCE 90 Techno	29200	+740	19%	E	1.5 eTSI 150 Life Plus	57880	+43179	4%	E
Cooper C Essential	30500	+1074	nc	E		E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	29700	0	12%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	32000	0	12%	FHEV	1.5 eTSI 116 Life Plus	37150	+75	8%	D
Cooper C Classic	32880	+1074	3%	E		Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	34300	0	12%	FHEV	2.0 TDI 116 Edition	36900	+75	11%	D
Cooper S F Favoured	40210	+1761	2%	E		Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Evolution	26400	+210	19%	GPL	2.0 TDI 150 VW Edition	41160	+190	11%	D
Cabrio (nouveau)						Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec	1.0 Eco-G 100 Techno	26700	+210	19%	GPL	2.0 TDI 150 R-Line DSG	45580	+190	13%	D
Cooper C Classic	33450	+2544	nc	E		308 SW					120 Autonomie Urbaine Evolution	29900	-3000	nc	Elec	Golf SW (nouvelle)				
Cooper S Classic	36800	+2726	nc	E		1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	8%	FHEV	150 Autonomie Confort Evolution	33490	-3000	nc	Elec	1.5 eTSI Hybrid 150 R-Line	42680	+240	13%	E
John Cooper Works	40720	+2726	nc	E		1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	8%	FHEV	150 Autonomie Confort Techno	35490	-3000	nc	Elec	GTI	49750	+637	5%	E
Countryman (nouveau)						1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	8%	FHEV	150 Autonomie Confort Iconic	37490	-3000	nc	Elec	GTI Clubsport	54530	+1888	4%	E
Cooper	40000	+818	nc	E		308 SW					1.5 TSI 150 Hybrid Selection	48240	+190	7%	E	1.5 eTSI 150 Life Plus	34050	+260	10%	E
John Cooper Works	61350	+26302	nc	E		1.2 Hybrid 145 Allure	38000	-3000	17%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection	53020	nc	nc	PHEV	1.5 eTSI 116 Life Plus	36870	+210	10%	E
MITSUBISHI						1.2 Hybrid 145 GT	38700	-3000	17%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Sportline	55810	nc	nc	PHEV	1.5 eTSI 116 VW Edition	43780	+260	12%	E
Space Star						1.5 BlueHDi 130 Style	36720	+400	10%	D	2.0 TDI 150 Selection	50840	+550	16%	D	2.0 TDI 116 Life Plus	41160	+190	11%	D
1.2 Mivec 71 Inform	18490	0	14%	E		1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	19%	D	2.0 TDI 193 Selection 4x4	54270	+3849	16%	D	2.0 TDI 150 VW Edition	45580	+190	13%	D
Colt (nouvel)						1.5 BlueHDi 130 GT	41300	+75	13%	E	2.0 TDI 193 Sportline 4x4	60810	nc	nc	D	2.0 TDI 150 R-Line DSG	46280	+240	9%	D
1.0 MPI 67 Invite	18890	+170	9%	E		1.5 BlueHDi 130 Allure	41300	+75	13%	E	Superb (nouvelle)					Golf SW (nouvelle)				
1.0 MPI-7 91 Intense	21190	+170	9%	E		1.5 BlueHDi 130 GT	41300	+75	13%	E	1.5 TSI 150 Hybrid Selection	48240	+190	7%	E	1.5 eTSI Hybrid 150 R-Line	42680	+240	13%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense																				



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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



Auto Confiance 25

Depuis
1993

Votre voiture neuve et d'occasion moins chère en toute transparence

Photos non contractuelles

HYUNDAI
TUCSON

-23,5 %*

-24,4 %*

TOYOTA
RAV4

PEUGEOT
NOUVEAU 3008

-26 %*

-24 %*

RENAULT
RAFALE

CITROËN
C5 AIRCROSS

-33 %*

-30,7 %*

PEUGEOT
308



Reprise de votre
ancien véhicule



Véhicules garantis



Pas de frais
supplémentaires **



Livraison à domicile
dans toute la France



A votre service
du lundi au samedi



Avis Clients

4.8/5

www.autoconfiance.com • 03 81 32 28 70

45 Avenue Chabaud Latour - 25200 Montbéliard - E-mail : contact@autoconfiance.com - N°SIRET 390 195 808 00014 - S.A.S au capital de 150.000 euros

*Meilleure remise au 17/04/2025. Dans la limite des stocks disponibles - **Hors coût d'immatriculation (carte grise + malus éventuel + gestion administrative)

« PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER »

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut



Toutes marques et modèles disponibles

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

JUSQU'À
-24%



NOUVEAU TUCSON | À PARTIR DE 37 990 € TTC

JUSQU'À
-21%



RENAULT SYMBIOZ | À PARTIR DE 28 200 € TTC

JUSQU'À
-31%



NOUVELLE C4 | À PARTIR DE 20 200 € TTC

OFFRE DU MOIS

RENAULT AUSTRAL
ETECH 200 CV
À PARTIR DE 31 800 € TTC

TIGUAN RLINE
TDI 150 DSG7
À PARTIR DE 44 400 € TTC

MG4 ELECTRIC
À PARTIR DE 25 200 € TTC

JUSQU'À
-29%



NOUVELLE 308 | À PARTIR DE 24 450 € TTC

JUSQU'À
-11%



NOUVEAU C3 AIRCROSS | À PARTIR DE 18 200 € TTC

JUSQU'À
-23%



NOUVEAU 308 | À PARTIR DE 31 200 € TTC

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme

41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise

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

Photos non contractuelles - Tarifs au 17/04/2025

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation



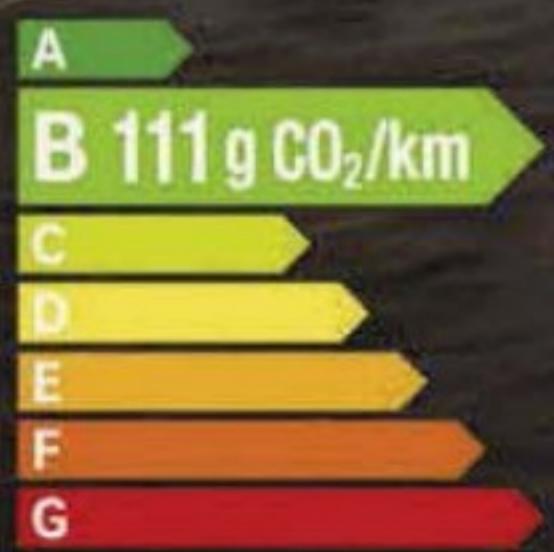
- Boîtes de vitesses manuelles
- Boîtes de vitesses automatiques
- Ponts avant et arrière
- Boîtes de transfert

📞 07 69 78 81 29
✉️ contact@boiteatelier.eu
🌐 boiteatelier.eu





Nissan Juke Hybrid



LES JOURS HYBRIDES NISSAN

4 000€*
de remise

*Voir détails

PRENEZ RENDEZ-VOUS EN LIGNE

Prenez rendez-vous dans la concession
de votre choix en quelques clics sur
www.nissan-avenir.com ou scannez-moi :

MAUREPAS
VIROFLAY

CORBEIL-ESSONNES
LES ULIS
VIRY-CHÂTILLON



ESSAI VÉHICULE

MONTROUGE



NOUVEAU



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

130
ANS

Škoda Fabia

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



À partir de

199€/mois⁽¹⁾
sans apport

LLD 37 mois

Disponible immédiatement

Modèle présenté : Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM avec options, loyer de **297€/mois** sur 37 mois, remise de 4550€ déduite.

Offre valable du 01/04/2025 au 30/06/2025. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000km maximum, remise de 4 550€ déduite hors assurances facultatives. Loyer de 199€/mois sur 37 mois. 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. Volkswagen Group France - SAS - Capital : 198 502 510€, 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons 832 277 370.

Gamme Fabia : cycles mixtes (l/100km) min - max : WLTP : 5,1 - 5,6. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : WLTP : 115 - 128. Valeurs au 05/11/2024. Susceptibles d'évolution.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer