

Comparatif

Le Renault Scenic défie les meilleurs SUV électriques

9 modèles familiaux décortiqués par le



P. 24



PROJET SECRET



Futur T-Roc

IL ARRIVE
EN 2026

P. 16

Occasion

100 000 km
en BMW Série 3
A la hauteur
de sa réputation ?

P. 46

EXCLUSIF



Volkswagen Touran
Les meilleures versions
pour moins de 8 000 €

P. 50



Dossier essais P. 36



Peugeot 208 restylée
FAITES LE BON CHOIX!



INTERDICTION DE CONDUIRE
VISITE MÉDICALE
ACCIDENTS FRÉQUENTS...

Seniors au volant

Halte aux rumeurs infondées

P. 52

Quiz

P. 45

Voyants au
tableau de bord
Savez-vous
les reconnaître ?



Événement

P. 6

Radars en ville

Où sont-ils les plus
nombreux ?

Essai

P. 32

Porsche Macan
100 % électrique
Un pari risqué



L 14629 - 1862 - F, 2,50 €



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

RENAULT SCENIC E-TECH 100% ELECTRIQUE

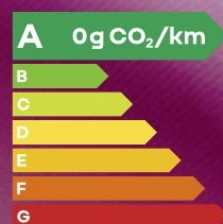
220 CH

borne de recharge offerte⁽¹⁾

jusqu'à 625 km d'autonomie⁽²⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay^{®(3)}
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite
openR link avec Google⁽⁴⁾ intégré
90% recyclable⁽⁵⁾



application gratuite Plug Inn :
réseau de recharge de véhicules
électriques, toutes marques





2024
voiture de l'année

(1) borne de recharge à domicile de 600€ ht offerte. offre à particuliers pour toute commande de Renault scenic e-tech 100% électrique, valable dans réseau participant, d'un forfait borne et installation auprès de mobilize power solutions **du 1^{er} au 31/05/24**. (2) selon données wltp. (3) selon équipement. (4) Google, Android Auto, Google Maps, Waze et les autres marques sont des marques de Google LLC. (5) produit majoritairement recyclable, arrondi à 90%, valeur réelle sup. à 89,72% de sa masse selon directive européenne 2005/64/ce concernant réception par type des véhicules à moteur selon possibilités de leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 16,3/17,8. émissions co₂ (g/km)*: 0. *selon norme wltp.** © c. noltekuhlmann

renault.fr

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



PEUGEOT

NOUVELLE E-208

100 % ÉLECTRIQUE

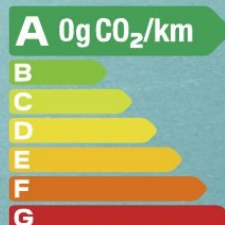


PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Jusqu'à 498 km d'autonomie**
Recharge de 80 % en 30 min***

PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

*De série ou indisponible selon les versions. **En cycle urbain. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. ***Recharge sur une borne publique à courant continu de 100 kW. Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer



ACTU

- 6 **L'événement** Radars en ville : où y en a-t-il le plus ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Nouveautés** Le futur Volkswagen T-Roc
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord des Cupra Leon et Leon Sportstourer restylés

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Comparatif** Le nouveau Renault Scenic affronte ses rivaux
- 32 **Panoramique** Le Porsche Macan 4 95 kWh de 408 ch
- 36 **Dossier** Quelles sont les meilleures versions de la Peugeot 208 ?
- 40 **Test lecteurs** La Mercedes Classe E
- 42 **On a tout essayé!** Le scooter électrique Honda EM1 e:

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coachs Auto Plus**
Quiz : les voyants au tableau de bord
- 46 **Le baromètre de la fiabilité**
BMW Série 3 : le bilan après 100 000 km
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Un Volkswagen Touran à moins de 8000 €
- 52 **Le coin des experts** Permis et seniors : démêlez le vrai du faux

MAGAZINE

- 54 **"Compteur" d'histoires**
Opérations du cerveau au pic à glace à bord de la "Lobotomobile"
- 56 **Auto Plus Classiques**
La Renault 8 Major (1964)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



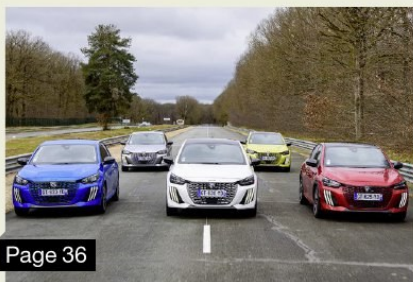
Page 16

R. DEMARETS



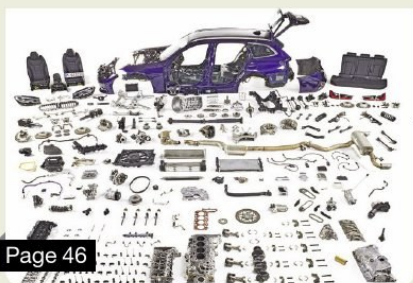
Page 24

N. SOLER



Page 36

E. MONTGOMERY



Page 46

C. BÖRRIS / AUTO BILD

Edito



Nicolas Bernard, Rédacteur en chef

Pour l'empire et le meilleur

S'il ne fallait garder qu'un symbole, un seul, de la clé de bras que sont en train d'infliger les constructeurs chinois à leurs homologues européens, alors aucun doute, le Beijing International Automotive Exhibition 2024, qui a fermé ses portes la semaine dernière, serait à coup sûr le candidat idéal.

Naguère, le salon de Pékin était en théorie cantonné (hum...) à son immense marché intérieur. Mais l'édition de cette année en a fait la plus grande exposition automobile au monde, avec une couverture médiatique internationale jamais vue auparavant. Il faut dire que, depuis l'avènement de l'électrique, la Chine n'est plus seulement le premier marché mondial, elle est aussi le plus gros fabricant et – c'est nouveau – le premier exportateur de voitures de la planète.

Mais que nous dit réellement ce spectacle sur l'état actuel de l'industrie automobile européenne ? Le contraste est saisissant. Alors que Pékin déployait ses huit halls resplendissants, exhibant les dernières avancées en matière de véhicules électriques, nos salons européens, eux, jouent leur survie à chaque édition. Et quand l'un d'entre eux, en l'occurrence celui de Genève, tente de faire son grand retour post-pandémique, il doit tellement réduire sa voilure qu'il devient difficile de le distinguer de la Foire Exposition de Clermont-Cournon d'Auvergne. Ces salons, jadis sommets de l'industrie, ont pris des airs de réunions sous-dimensionnées, où le grand jeu des détracteurs n'est même plus de compter les marques absentes, mais bien les présentes.

Les constructeurs chinois, eux, ne cachent pas leurs ambitions. Torse bombé, ils présentent des véhicules comme la SU7 de Xiaomi, qui non seulement promettent des performances élevées mais le font à des prix défiant toute concurrence. Ces propositions sont alléchantes, mais elles mettent en lumière une stratégie claire de la Chine pour s'imposer comme le leader incontesté de l'automobile électrique.

En faisant le pari de la même technologie, l'Europe a, sans le vouloir, accéléré sa dépendance envers des nations contrôlant les chaînes d'approvisionnement des batteries, mais aussi de tous les composants clés.

Alors, que doit-elle faire ? Investir massivement dans la recherche et le développement, bien sûr. Mais cela ne servira à rien si on ne laisse pas nos meilleurs ingénieurs plancher sur des alternatives aujourd'hui encore inconnues. Sans quoi la bataille est perdue d'avance.

Nicolas

Trait d'humour

Michelin relance le débat sur la rémunération juste en entreprise



ONEBOY

Service abonnement

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



RADARS EN VILLE

Où y en a-t-il le plus ?

Les villes, nouvel "Eldorado" ? C'est ce que laisse craindre la possibilité désormais offerte aux municipalités d'installer leurs propres cabines. En attendant de savoir si les maires vont transformer leurs rues en vaste photomaton à ciel ouvert, voyez dans quelles villes le risque de se faire tirer le portrait est, déjà, le plus grand.



713 communes
sous contrôle

Soit 2 % des 35 071 que compte la France. Ça vous semble peu ? Pourtant, à elles seules, les 713 communes qui possèdent au moins un radar comptent 19,2 millions d'habitants... Des 2,13 millions de Parisiens aux 49 âmes d'Erize-la-Petite dans la Meuse.

1 294 radars
dans les rues

Un bon quart des 4 661 serial flasheurs sont des radars des villes. Quasiment tous situés sur des axes limités à 50 km/h (seuls six sont en zone 30, tous en Ile-de-France), ils se répartissent en trois familles : les radars de feu rouge (651 cabines), ceux de vitesse (523) et les autonomes (120 zones de contrôle).

135 € d'amende
à la clé

Lorsque l'allure est limitée à 50 km/h ou moins (en ville ou pas), l'excès de vitesse est sanctionné par une amende de 135 € minorée à 90 € (68 €, minorée à 45 €, si la vitesse autorisée est plus élevée). En revanche, il n'y a plus de retrait de point pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h. Quant au feu grillé, c'est toujours 135 € et 4 points en moins.

700 radars urbains
à venir ?

■ L'an dernier, l'Etat devait implanter 700 radars en ville (dont 200 actifs à tour de rôle). Sauf qu'il a finalement décidé de refiler le bébé aux élus locaux, désormais autorisés à installer – à leur charge, mais aussi et à leur bénéfice – leurs radars. Combien de maires franchiront le pas ? On le saura d'ici à la fin de l'année...



Près de 750 millions d'euros de recettes pour les radars automatiques en 2023. Et, probablement, plus d'un milliard en ajoutant les amendes forfaitaires majorées, dont le montant ne peut qu'être estimé. Un bilan comptable flatteur pour les bandits manchots du bitume, qui ne livre malheureusement pas tous ses secrets. Quelle part du magot provient, par exemple, des flashes émis en ville, là où le moindre excès de vitesse – désormais exonéré de perte de point – coûte deux fois plus cher qu'ailleurs ? Sur le sujet, on sait juste qu'en 2022 il y a eu 3,2 millions de flashes sur des axes limités à 50 km/h (et un peu plus de 350 000 pour des feux rouges grillés). Quid du nombre de cabines installées en zone urbaine ? Pas plus d'infos ! Pourtant, à l'heure où la perspective de voir les maires installer leurs radars se précise, un décompte s'imposait.

Villes de lumières

Pour le réaliser, nous avons recensé l'ensemble des radars de vitesse, de feu rouge et autonomes présents dans toutes les villes et communes de France... Puis nous avons comparé celles-ci entre elles en rapportant

leur parc de "serial flasheurs" à la population locale. Un travail de fourmi qui nous a permis de dresser le panorama ci-contre.

Cet état des lieux précis annonce la prochaine étape : l'arrivée en masse – et probablement en ordre dispersé – des radars urbains. Désormais, les collectivités locales ont en effet les coudées franches pour mettre en place leurs propres cabines... Sachant que les demandes d'implantation que les maires peuvent d'ores et déjà formuler doivent être motivées par des études d'accidentologie (et d'impact) et sont soumises à l'autorisation de la préfecture. Y a plus qu'à ? Pas tout à fait. Il reste encore trois obstacles à surmonter avant de pouvoir lancer les hostilités sur le terrain. Le plus simple : établir la liste des radars fixes que les villes pourront s'offrir (il n'y en a que deux en lice, pour l'heure). Les plus complexes : définir le processus de gestion et de recouvrement des amendes, et préciser le "circuit financier" des recettes collectées par ces radars (qui doivent revenir aux collectivités). Résultat, selon la Cour des comptes, les premières amendes issues des radars automatiques "locaux" ne devraient pas intervenir avant 2025...

Une densité de radars très variable

Pour réaliser ce "palmarès", nous avons listé tous les radars de vitesse, de feu rouge et autonomes présents dans chacune des 713 communes équipées, puis nous avons rapporté leur nombre à celui des habitants. Restait ensuite à affiner les classements en fonction des tailles des communes.

VILLES DE PLUS DE 100 000 HABITANTS		
	Nombre de radars	1 radar pour
1 Perpignan (66)	13	9204 habitants
2 Nancy (54)	10	10426 hab.
3 Mulhouse (68)	9	11816 hab.
4 Amiens (80)	10	13363 hab.
5 Toulouse (31)	37	13624 hab.
6 Orléans (45)	8	14577 hab.
7 Dijon (21)	10	15935 hab.
8 Clermont-Ferrand (63)	9	16370 hab.
9 Le Mans (72)	8	18126 hab.
10 Nîmes (30)	8	18513 hab.
11 Montpellier (34)	16	18903 hab.
12 Lille (59)	11	21519 hab.
13 Toulon (83)	7	25779 hab.
14 Argenteuil (95)	4	26805 hab.
15 Boulogne-Billancourt (92)	4	29952 hab.
16 Nice (06)	11	31644 hab.
17 Strasbourg (67)	9	32368 hab.
18 Saint-Denis (93)	3	37981 hab.
19 Rouen (76)	3	38028 hab.
20 Metz (57)	3	40291 hab.

DE 20 000 À 100 000 HABITANTS		
	Nombre de radars	1 radar pour
1 Villeneuve-sur-Lot (47)	5	4326 habitants
2 Montigny-lès-Cormeilles (95)	5	4521 hab.
3 Grande-Synthe (59)	4	5083 hab.
4 Creil (60)	7	5158 hab.
5 Chaumont (61)	4	5425 hab.
6 Belfort (90)	8	5644 hab.
7 Saint-Dizier (52)	4	5767 hab.
8 Bourges (18)	10	6370 hab.
9 Agen (47)	5	6497 hab.
10 Hénin-Beaumont (62)	4	6509 hab.
11 Les Pennes-Mirabeau (13)	3	7387 hab.
12 Avignon (84)	11	8212 hab.
13 Montbéliard (25)	3	8524 hab.
14 Aurillac (15)	3	8605 hab.
15 Lambersart (59)	3	9040 hab.
16 Annemasse (74)	4	9480 hab.
17 Dunkerque (59)	9	9643 hab.
18 Colmar (68)	7	9676 hab.
19 Versailles (78)	8	10448 hab.
20 Cannes (60)	7	10465 hab.

DE 5 000 À 20 000 HABITANTS		
	Nombre de radars	1 radar pour
1 Gond-Pontouvre (16)	4	1488 habitants
2 Lanton (33)	4	1819 hab.
3 Saint-Nicolas-de-Port (54)	4	1841 hab.
4 Mimizan (40)	3	2455 hab.
5 Peyrolles-en-Provence (13)	2	2612 hab.
6 Valdoie (90)	2	2618 hab.
7 Loison-sous-Lens (62)	2	2628 hab.
8 Wallers (59)	2	2799 hab.
9 Cuges-les-Pins (13)	2	2831 hab.
10 Mios (33)	4	2867 hab.
11 Seloncourt (25)	2	2892 hab.
12 Le Poinçonnet (36)	2	2920 hab.
13 Saint-Martin-de-Seignanx (40)	2	3038 hab.
14 Roquebrune-Cap-Martin (06)	4	3093 hab.
15 Le Vésinet (78)	5	3129 hab.
16 Trans-en-Provence (83)	2	3143 hab.
17 Le Rheu (35)	3	3178 hab.
18 Amilly (45)	4	3317 hab.
19 Chambly (60)	3	3327 hab.
20 Saint-Julien-les-Villas (10)	2	3373 hab.

Tous les radars comptabilisés sont situés sur des axes intra-muros limités à 50 km/h ou à des feux tricolores. Précision sur les radars autonomes : ce n'est pas leur nombre qui est considéré, mais les emplacements avérés où ils ont été postés dans chaque ville entre début 2023 et aujourd'hui. Enfin, le décompte n'inclut pas les contrôles opérés aux jumelles ou aux feux par les forces de l'ordre locales (respectivement 57 000 et 191 000 en 2022).

Grâce à ses 12 radars de feu rouge, Perpignan caracole en tête, suivi de Nancy et de Mulhouse où ces mêmes radars sont aussi très présents. De son côté, Toulouse est la ville de France où l'on dénombre, dans l'absolu, le plus de cabines (notamment grâce aux radars urbains en test sur cette zone).

Et Paris dans tout ça ? En incluant, exceptionnellement, les 14 radars de son périphérique (limité à 70 km/h), la capitale compte 33 cabines. Mais quand on rapporte ce nombre à ses 2,13 millions d'habitants, elle n'est qu'à la 25^e place.

Dans la suite du classement, le ratio nombre de radars/nombre d'habitants est parfois étonnant, comme à Belfort (merci encore aux radars urbains), Bourges, Avignon ou Dunkerque.

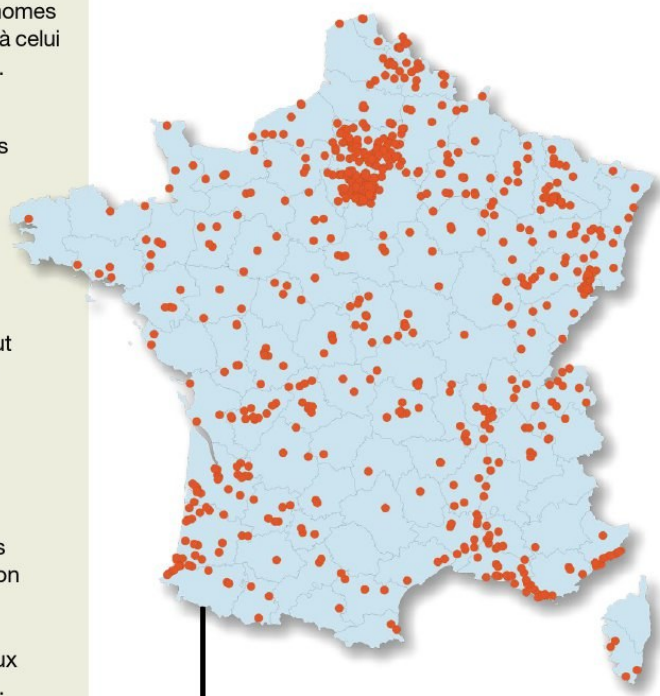
Sans surprise, plus la ville est petite, plus le nombre d'habitants par radar se réduit. Exemple à Gond-Pontouvre, où les 5950 âmes cohabitent avec quatre radars de feu rouge, ou à Lanton : 7276 Lantonais pour quatre radars de vitesse !



P. LE MASSON/MAXPPP

Peu d'habitants ne signifie pas toujours peu de radars. A Neuvy-sur-Barangeon, par exemple, on trouve un radar autonome actif sur trois emplacements ; à Neuillé-Pont-Pierre, La Rochefoucauld-en-Angoumois et Châteaubernard, un paquet de radars de feu rouge (des records de densité)...

Enfin, dans les villages, un simple radar de vitesse – fixe ou autonome – suffit à faire tomber très bas le ratio radars/habitants.



92 radars dans les villes de l'Oise... aucun dans le Tarn

Cette carte de France permet de situer les zones géographiques où les radars des villes sont les plus présents. Fatalement, la densité est maximale en Ile-de-France, avec 197 cabines dans les 8 départements qui composent la région... Cela étant, la palme revient à l'Oise, avec ses 57 radars de vitesse, 25 de feu rouge et 10 autonomes en ville !

A l'opposé, on ne compte qu'un seul radar dans les villes et communes des Alpes-de-Haute-Provence, de l'Ariège, de l'Aveyron, du Finistère, du Gers, du Loir-et-Cher, de la Lozère et de la Saône-et-Loire. Et aucun dans les Hautes-Alpes, le Tarn et la Haute-Corse.

COMMUNES DE 1 000 À 5 000 HABITANTS		
	Nombre de radars	1 radar pour
1 Neuvy-sur-Barangeon (18)	3	367 habitants
2 Neuillé-Pont-Pierre (37)	4	546 hab.
3 Nomeny (54)	2	568 hab.
4 Meroux (90)	2	703 hab.
5 Sainte-Suzanne (25)	2	711 hab.
6 La Rochefoucauld-en-Angoumois (16)	5	800 hab.
7 Balagny-sur-Thérain (60)	2	825 hab.
8 Fleurines (60)	2	914 hab.
9 Châteaubernard (16)	4	941 hab.
10 Rouvres (77)	1	1005 hab.

MOINS DE 1 000 HABITANTS		
	Nombre de radars	1 radar pour
1 Erize-la-Petite (55)	1	44 habitants
2 Brulange (57)	2	49 hab.
3 Le Roux (07)	1	62 hab.
4 Beaurepaire (60)	1	65 hab.
5 Coulommies-et-Marqueny (08)	1	74 hab.
6 Saint-Aignan-des-Noyers (18)	1	76 hab.
7 Rachecourt-Suzémont (52)	1	106 hab.
8 Tollaincourt (88)	1	118 hab.
9 Blincourt (60)	1	119 hab.
10 Callen (40)	1	137 hab.



AFP

Production de véhicules électriques

Les marques chinoises à l'offensive

Le gouvernement a beau priver les voitures électriques "made in China" de bonus, les constructeurs chinois sont de plus en plus nombreux à déferler sur la France. Les mesures prises ne seraient donc pas si dissuasives ?

J.-C. Delvaux, Rennes (35)

Saïda Djerrada. La France a en effet conditionné l'octroi du bonus au bilan carbone de la fabrication et du transport des véhicules électriques, privant ainsi de l'aide ceux venus de Chine. Quant à l'Union européenne, elle soupçonne Pékin de verser des "subventions illégales" pour permettre à ses constructeurs locaux de vendre leurs modèles

à des prix ultra-compétitifs sur le marché européen. Si cela est avéré, l'UE prévoit d'augmenter les droits de douane, au moins de 10 %. Pas échaudées pour autant par ces coups de boutoir, certaines marques chinoises ont trouvé la parade : produire directement sur le sol européen ! BYD va ainsi construire sa propre usine en Hongrie. Idem pour Chery en Espagne ou Dongfeng en Italie... Autant d'implantations accueillies à bras ouverts par les pays hôtes choisis ! A terme, entre sa (sur)production chez lui (voir p.14) et ses futures unités de fabrication ici, l'empire du Milieu espère s'arroger un quart des ventes de voitures électriques en Europe d'ici à 2030.

Equivalence de pneus

Je réfléchis à équiper, à l'automne prochain, ma Citroën C4 de pneus hiver montés sur un jeu de jantes en tôle. Le hic, c'est que je n'en trouve pas en 18", soit le diamètre de mes roues actuelles (195/60 R18). Puis-je prendre des jantes plus petites (17" par exemple) en adaptant la dimension des pneus ?

Christian Fauchard, Ribeauvillé (60)

François Tarrain. Les constructeurs listent les dimensions homologuées pour chacun de leurs modèles sur l'étiquette présente sur le seuil de la portière (ou dans la trappe à essence). Vérifiez si une monte en 17" existe pour votre C4 : selon le "tableau d'équivalence dimensionnelle des pneumatiques", publié par l'association TNPF* et qui fait autorité, le 215/60 R17 devrait convenir en lieu et place de votre 195/60 R18. S'il n'est pas mentionné sur l'étiquette de votre Citroën, vous pouvez tout de même l'adopter (à condition de respecter le même indice de charge)... mais vous risquez de tomber sur un os au contrôle technique. En effet, le contrôleur pourrait estimer que le véhicule n'est pas conforme aux exigences du constructeur. Si c'est le cas, opposez-lui le tableau du TNPF.



SHUTTERSTOCK

Pour changer à la dernière minute le nom de l'Alfa Romeo Milano en "Junior", Stellantis a dû dépenser une fortune en marketing et en rebadage... Un surcoût qui ne va sûrement pas être prélevé sur le salaire de Carlos Tarvares, mais bien répercuté sur le prix du SUV !

Paul C., Dijon (21)

Prélèvement abusif

J'ai fait l'appoint de carburant dans une station Avia pour 57 €. Le lendemain, en vérifiant mes comptes, je m'aperçois qu'il y a une demande de prélèvement de 150 € de la part d'Avia. La station me dit que c'est pour vérifier s'il y a de l'argent sur mon compte et que je serai remboursé dans six jours. Pourquoi 150 € et pas les 57 € ? Ça n'est indiqué nulle part.

Philippe Callens, Ludres (54)

Saïda Djerrada. Il s'agit d'une "empreinte bancaire". Et le procédé n'est pas propre au réseau Avia ni aux stations-service (les secteurs de l'hôtellerie ou de la location l'utilisent aussi). C'est une opération mise en place par certains commerçants pour s'assurer que le client a le montant suffisant pour garantir le paiement. Une sorte de caution qui n'est pas prélevée sur votre compte, mais qui peut apparaître, avec certaines banques, comme une transaction en attente ou une autorisation temporaire. Les fonds sont bloqués de cinq à sept jours, selon l'établissement bancaire et le type de carte crédit. Mais seul le montant réellement dû est débité. Dans les stations-service automatiques, l'empreinte bancaire est généralement de 150 à 200 €. Ce qui peut poser problème aux personnes qui n'ont pas les fonds nécessaires... En revanche, et vous avez raison, ce procédé, pratiqué depuis des décennies, n'est généralement pas indiqué aux clients.

Autonomie sur autoroute

Lorsque vous indiquez l'autonomie des électriques sur autoroute, est-ce avec des batteries à 100% ? Car si j'ai bien compris, sur ce réseau, on ne va recharger que jusqu'à 80%.

Simon, Brive-la-Gaillarde (19)

Clément Raoul-Réa. En effet, nous évaluons l'autonomie des voitures électriques avec une batterie "pleine" et utilisée totalement. Quant aux 80 %, il s'agit d'une préconisation. Jusqu'à ce seuil, la recharge sur une borne d'autoroute est en effet rapide : comptez de 15 à 30 mn selon la puissance délivrée (50 kWh jusqu'à 150 kWh et plus) pour atteindre ce seuil... Et prévoyez le même temps supplémentaire pour récupérer les 20 % restants. Pas vraiment "rentable" !



N. SOLER

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Regrettez-vous les immatriculations au format "123 AA 75" ?

47%

Non, ça ne me fait ni chaud, ni froid

48%

Oui, elles étaient plus sympas

5%

Oui, mais seulement sur les voitures anciennes

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

Faut-il plus de radars en ville ?
- Oui, car c'est là que la vitesse est réellement dangereuse.
- Non, il y en a déjà assez !
- NSP

SAILUN **TYRE**

SMART FORWARD.



UNE PERFORMANCE DURABLE.

Faible consommation | grande longévité | performance prouvée



ATREZZO
4SEASONS PRO

- Choix intelligent pour toutes les conditions
- Excellente performance
- Pneu toutes-saisons à partir de 205 - 255 mm / 17-19 inch



ATREZZO
ZSR2

- Adhérence maximale sur sol mouillé : classe A
- Maniabilité et freinage supérieurs
- Pneu UHP été de 205 - 275 mm / 17-20 inch



*Sailun Atrezzo ZSR, publié en août 2021 sur autobild.de.

sailun-tyres.eu



CAMÉRA CACHÉE

Chez BYD : les vendeurs vont-ils nous donner envie d'acheter un SUV chinois ?



LA MISSION DE NOTRE ESPION

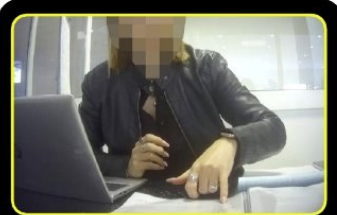
A grandes ambitions, grands moyens pour séduire les clients ? Afin d'en juger, nous avons infiltré l'un des showrooms de la marque chinoise qui propose de "construire nos rêves" *. La promesse est belle. Qu'en est-il de la réalité ?



Essai d'un SUV Seal U calé sous 72 h, accueil cordial, ça démarre bien... à un détail près : "Désolée, le modèle que vous devez essayer est utilisé par un collègue, ce n'était pas prévu ! Il doit le ramener dans la demi-heure. En attendant, je peux vous présenter BYD. Vous connaissez la marque ?"



Non. D'ailleurs, ça se prononce comment : bide ? "Ah non, on dit 'Bi-ouaille-di', pour Build your dreams. C'est un jeune constructeur chinois qui veut se développer à vitesse grand V. L'important pour nous, c'est de proposer des autos de qualité à un prix abordable et d'offrir un SAV à la hauteur."



"Notre concurrent, c'est Tesla ! Certes, on est plus cher, car notre SUV fabriqué en Chine n'a pas droit aux 4000 € de bonus. Mais on le compense à hauteur de 3000 €. Résultat, le Seal U Design revient à 598 €/mois en LOA ** sur 4 ans sans apport." On se situe bien dans les prix d'un Model Y...

PHOTOS: DR



"Point positif : nos batteries sont garanties 8 ans, contre 4 chez Tesla." Faux, c'est aussi 8 ans ! "Et puis des Model Y, il y en a plein. Alors qu'en BYD, vous n'aurez pas la voiture du voisin. D'autant que vous pouvez choisir la couleur sans supplément. Ah, votre Seal U est arrivé !" Une heure après...



"Vous le trouvez comment ?" Petit, le coffre. "La marque a voulu privilégier la place pour les occupants. Regardez, la finition n'a pas à rougir face à Tesla : le rideau du toit vitré se ferme en quittant l'auto, la tablette est rotative et vous avez plusieurs caméras pour la vue à 360°." Voilà pour le rêve.



S'ensuit un essai d'une demi-heure, essentiellement en ville. "Alors ? Conduite, gabarit, confort, vous en pensez quoi ? Si vous décidez de passer commande, comptez trois mois de délai. D'ici là, il y aura l'Euro 2024 de foot : vous allez nous voir partout, BYD est partenaire de la compétition !"



Du rêve à la raison

Ni discours conquérant, ni excès de confiance : BYD n'en fait pas des caisses pour séduire le client. Un manque de niaque ? Plutôt l'envie de rassurer en s'offrant l'image d'un constructeur serein, légitime, parti pour durer... Et qui n'a que l'américain Tesla en ligne de mire. Il lui reste maintenant à faire ses preuves.

* "Construisez vos rêves" (Build your dreams), c'est ce qui a donné son nom à BYD. ** Location avec option d'achat.

BON PLAN OU PAS ?

Chez Carrefour : location jusqu'à - 30 %



La promesse : c'est écrit en très gros sur le site de Carrefour location* : "Baisse des prix". Vérifions cela.

La bonne surprise, c'est qu'il ne s'agit pas d'une promotion

ponctuelle, mais d'une offre pérenne, comme le précisent les mentions légales : "Les tarifs de nos véhicules utilitaires et de tourisme baissent pour vous permettre de réaliser encore plus d'économies !" Pour nous convaincre, quelques exemples sont mis en avant : le Nissan Juke passe de 55 à 39 € par jour avec 100 km inclus (-29 %), la Fiat 500 électrique de 44 à 28 € (-36 %) et la Tesla Model Y de 99 à 59 € (-40 % !). Des chutes de prix qui se confirment lorsque l'on réalise des devis, même si les "tarifs peuvent varier selon l'agence et la période de location". C'est en effet le cas, mais de quelques euros seulement. Bref, on valide.

Verdict : promesse tenue !

Chez Total Wash : bonus lavage doublé



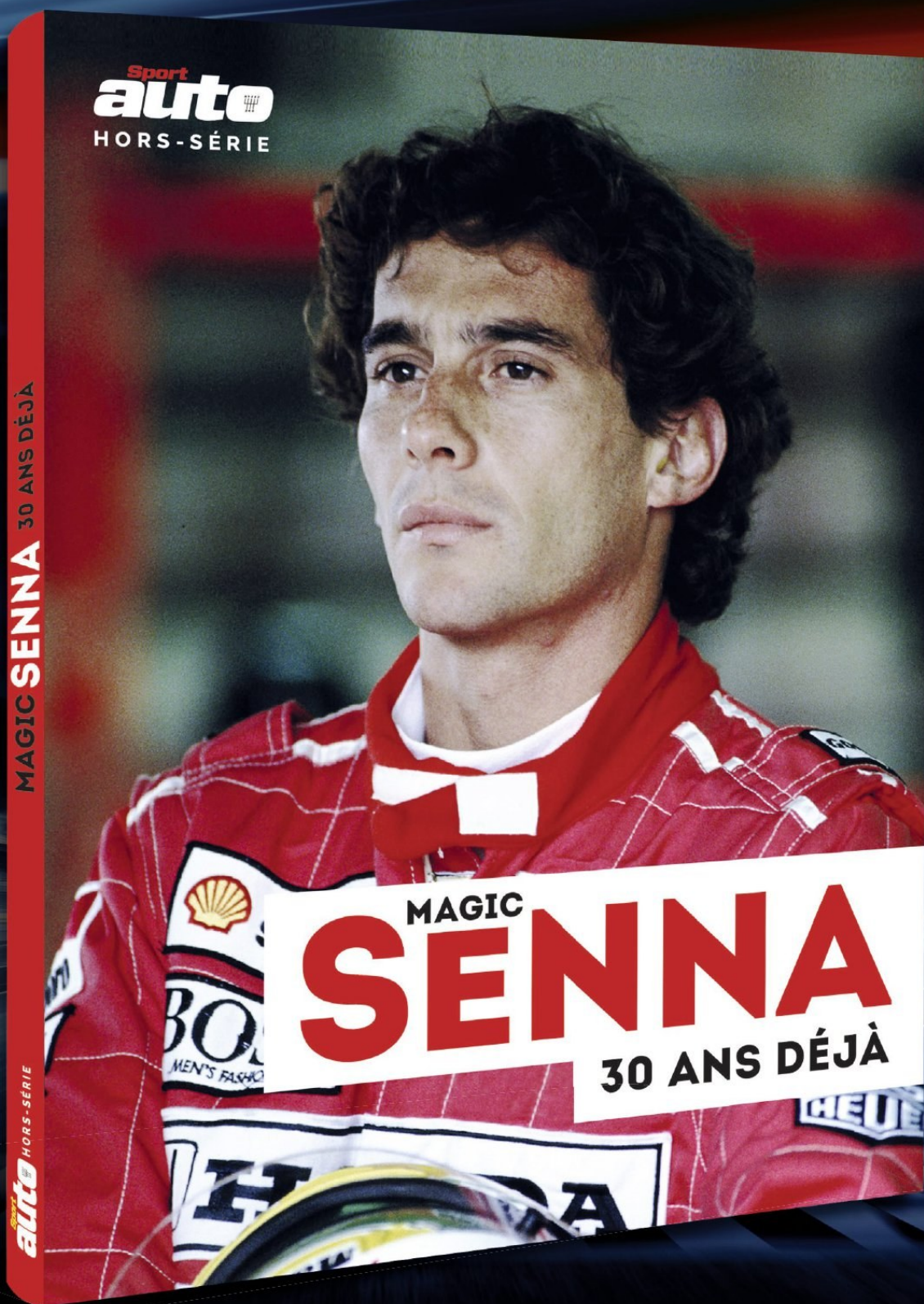
La promesse : jusqu'au 31 mai, pour l'achat d'une recharge prépayée en caisse, Total Wash "double vos bonus lavage".

Alors que des nuages de sable du Sahara s'abattent sur la France, voilà une promotion qui

tombe à pic ! Deux solutions pour en bénéficier, en fait : soit vous achetez une recharge prépayée en station, soit vous rechargez votre application Wash depuis votre smartphone. Dans les deux cas, vous bénéficiez d'office d'un bonus lavage doublé : soit 14 € (au lieu de 7 €) pour 35 € achetés (49 € de crédit total, donc). Plus intéressant encore, on obtient 34 € de bonus pour 65 € (99 €) ou 50 € pour 100 € (150 €). Certes, la somme initiale à dépenser est rondelette, mais le crédit pouvant être dépensé sans limite de temps, vous avez de quoi voir venir.

Verdict : c'est du propre

RETOUR SUR LA LÉGENDE D'UN PILOTE ICONIQUE



Sport
auto
HORS-SÉRIE

Il y a trente ans, **Ayrton Senna**, nous quittait tragiquement. Ce hors-série de 176 pages retrace sa carrière avec des moments mémorables, des défis exceptionnels, des témoignages exclusifs agrémentés de photos rares. Un retour sur l'héritage impérissable d'une légende de la F1.

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**



CONCOURS LÉPINE ET AUTRES INVENTIONS

Les Géo Trouvetou à l'affût

Le concours Lépine 2024, qui s'achève ce vendredi, apporte comme chaque année son lot d'innovations, notamment dans le secteur des transports. Outre les trouvailles présentées lors de cet événement, c'est l'occasion de faire un tour d'horizon des innovations récentes les plus marquantes.

Saïda Djerrada



Gonflée, la voiture transportable...

Sélectionnée pour l'édition 2024 du concours Lépine, l'AirNam a plus d'un tour dans son sac ! L'Auvergnat Benoît Payard a, en effet, imaginé ce prototype de voiture électrique dépliable et gonflable. Reposant sur un châssis léger à quatre roues, une structure – gonflage donc – joue le rôle d'habitacle. Celle-ci, constituée de toiles amovibles résistantes, peut prendre différentes formes et tailles pour adopter la carrosserie de son choix : avec ou sans toit, par exemple. La voiturette permet d'abriter une batterie légère. Le petit plus ? Tout est démontable et peut tenir dans de (gros) sacs transportables. Une fois la toile dépliée, il faut la gonfler et la fixer au moyen d'attaches sur la plate-forme. Et en voiture !

... et lumineuse

Jusqu'au-boutiste, toujours le même ingénieur, Benoît Payard, propose en outre la personnalisation de la couleur de son AirNam ou de tout autre quadricycle du genre. Présentée également au Lépine, l'innovation repose sur une enveloppe de véhicule constituée de deux parois. A l'intérieur, des leds connectées en Bluetooth peuvent être contrôlées en quelques clics (à partir d'un smartphone, par exemple). Intensité, fréquence et couleurs sont ainsi paramétrables. Ambiance boîte de nuit ou futuriste, à chacun ses goûts ! Par ailleurs, cette technologie permet d'illuminer certaines zones : l'arrière en rouge pour signaler un freinage, les côtés en guise de clignotants.

CARBURANT

On n'avait pas vu un tel écart en gazole et E10 depuis 2016 !

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 2 mai 2024.

Cours du baril de Brent: 78,18 € (- 3,73 €).

GAZOLE 1,766€

- 0,6 ct en une semaine
+ 10 cts en un an

SP95-E10 1,918€

+ 0,1 ct en une semaine
+ 7,8 cts en un an

SP95 1,939€

+ 0,4 ct en une semaine
+ 6,7 cts en un an

SP98 2,001€

+ 0,1 ct en une semaine
+ 7,2 cts en un an

E85 0,894€

- 0,3 ct en une semaine
+ 19,6 cts en un an

GPL 1,001€

= en une semaine
+ 1,7 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: → STABLE

CONTRÔLE DES VOIES RÉSERVÉES

Que les flashes commencent !

Le contrôle des voies réservées, notamment au covoiturage, se précise. Alors que les radars se multiplient (Bordeaux, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris, Strasbourg...), un arrêté portant sur la création d'un système d'aide à la constatation des infractions aux règles de circulation sur les voies réservées vient d'être publié. Il précise la liste des "données signalétiques des véhicules" pouvant être collectées automatiquement (l'immatriculation, surtout) et autorise "la mise en œuvre de dispositifs permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules". Concrètement, les appareils se chargent de cette tâche grâce à des capteurs infrarouges. Ils lisent la plaque, interrogent le fichier des vignettes Crit'Air, prennent des photos... Et en cas de resquille supposée, envoient le tout à un agent chargé de confirmer l'infraction et de dresser le PV. Des infos conservées 8 jours au maximum en cas de suspicion et jusqu'à 3 ans si une verbalisation s'ensuit.

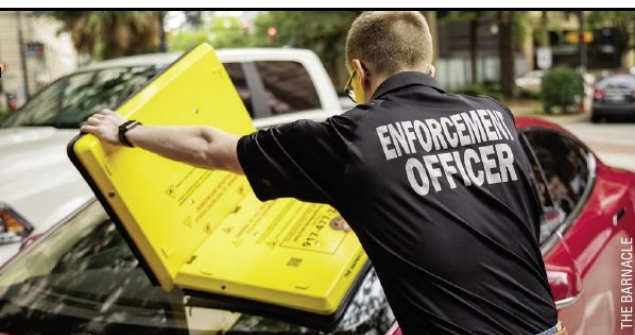


F. GROUT

Saïda Djerrada



A13. La fermeture de l'A13 oblige l'Etat à faire un geste : depuis le 6 mai, il prend à sa charge la moitié du coût de l'A14 pour les voitures transportant au moins deux passagers. Le péage est ainsi ramené de 10,60 € à 5,40 € de 7h à 10h (sens Province/Paris) et de 16h à 20h (sens Paris/Province), du lundi au vendredi, jusqu'à la réouverture de l'A13. **Mondial de Paris.** La billetterie est ouverte*. Tarif adulte :



Le sabot brise vue

L'administration new-yorkaise teste une alternative au sabot pour immobiliser les voitures mal garées : The Barnacle. Quésaco ? Il s'agit d'un grand panneau jaune doté de ventouses, fixé par les agents sur le pare-brise. L'opération prend 30 secondes contre 3 minutes pour un bon vieux sabot. Pour le retirer, le contrevenant doit scanner un QR code et régler une amende de 185 dollars. Le Barnacle est alors déverrouillé et doit être rangé dans l'une des boîtes prévues à cet effet, installées dans les rues de la Grande Pomme. Interrogé par un journaliste, un passant expliquait qu'il pouvait toujours démarrer et "conduire la tête dehors". Sauf que le système est pourvu d'une balise de géolocalisation. Ainsi, si on roule ou tente de le retirer sans passer par la case paiement, une sirène retentit. Les agents sont alors immédiatement informés et l'amende devient bien plus salée.

Le cauchemar des nids-de-poule

Ce drôle d'engin, baptisé ARRES, est un robot autonome qui repère les fissures et autres nids-de-poule grâce à l'intelligence artificielle. Lorsqu'un défaut est détecté sur la chaussée, il le comble automatiquement pour empêcher l'eau de s'y infiltrer, au risque de créer de plus gros dommages. Depuis le début de l'année, l'engin a colmaté près de 40000 nids-de-poule au Royaume-Uni. Ses inventeurs travaillent d'ailleurs sur une version plus grande, capable de s'attaquer à un plus large éventail de dégradations.



Haro sur les kangourous !

Les constructeurs doivent s'adapter à l'environnement du pays dans lequel ils proposent leurs modèles. Ainsi Volkswagen vient de lancer le RooBadge à destination de l'Australie. Le principe ? Un badge – reprenant le logo de VW – à placer sur la calandre. Il diffuse des sons (synthétiques ou imitant des cris d'animaux prédateurs) pour éloigner les kangourous. Doté de haut-parleurs directionnels, il émet un faisceau sonore focalisé loin devant le véhicule. Le "badge" peut être activé par le conducteur lorsqu'il roule en dehors des villes, dans les endroits les plus fréquentés par les marsupiaux. Le but ? Eviter les milliers de collisions subies chaque année par les Australiens. A quand une version française pour les sangliers ?



Triporteur 2 en 1

Vous connaissez les tuk-tuks utilisés en Asie ? Voici la version la plus élaborée ! Le Surge S32, concept inventé en Inde, combine un véhicule à trois roues équipé d'une remorque et un scooter. Le triporteur dispose d'une partie à l'avant qui s'ouvre pour laisser la place au deux-roues. Les deux engins électriques sont dotés de deux batteries distinctes (10 kW pour la version à trois roues et 8 kW pour le deux-roues) permettant de ne pas entamer la charge de l'un lorsque l'autre est utilisé.



Gaston Lagaffe incarné

David Ansermin est passionné par le personnage d'André Franquin. Mais plutôt que de se contenter de lire ses albums, ce fan a décidé de reproduire, grandeur nature, les inventions de la BD culte*. Parmi celles-ci, voici la voiture-lit. Inspiré de l'album n° 14 de Gaston Lagaffe, le véhicule est équipé d'un vrai sommier auquel il a adjoint le moteur et la suspension d'un scooter, deux prolongateurs d'axes pour fixer les roues arrière... Inutile de préciser que l'engin ne sera jamais homologué !

*Découvrez toutes ses inventions sur Foutimasseur.ch

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de voitures GPL circulent en France ?



Elles représentent moins de 1 % du parc roulant ! Et l'écrasante majorité des modèles est à bicarburation (essence et GPL), seuls 162 exemplaires roulant exclusivement au GPL. Parmi les 319440 voitures en circulation, plus de la moitié d'entre elles sont des Dacia dont 150000 Sandero, 48000 Duster et 28000 Jogger. Du côté de Renault, on dénombre 39000 Clio et 12000 Captur.



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

CABINES La journée de la semaine



ISÈRE (38)
RD82, PR 19+160, Le Pont-de-Beauvoisin (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle se trouve à l'entrée de Pont-de-Beauvoisin, quand on arrive du rond-point de la gare.
45°31'52.8"N 5°40'24.2"E



ISÈRE (38)
RD71, PR 43+130, La Côte-Saint-André (dans les deux sens), 80 km/h. Le nouveau radar tourelle se situe à la sortie du lieu-dit Le Rival, en direction de La Côte-Saint-André.
45°21'34.7"N 5°15'52.1"E



EURE (27)
A13, PR 106+440, Criquebeuf-sur-Seine (Paris vers Caen), 90 km/h. Le radar chantier a pris ses quartiers au début de la zone de travaux au niveau de l'échangeur 20 Criquebeuf.
49°18'11.7"N 1°07'03.4"E



Yvelines (78)
RD190, PR 36+500, Triel-sur-Seine (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar tourelle sévit désormais sur la route de Vaux-sur-Seine, au niveau de la clinique vétérinaire.
48°59'29.2"N 1°59'24.7"E

SIGNELEZ-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

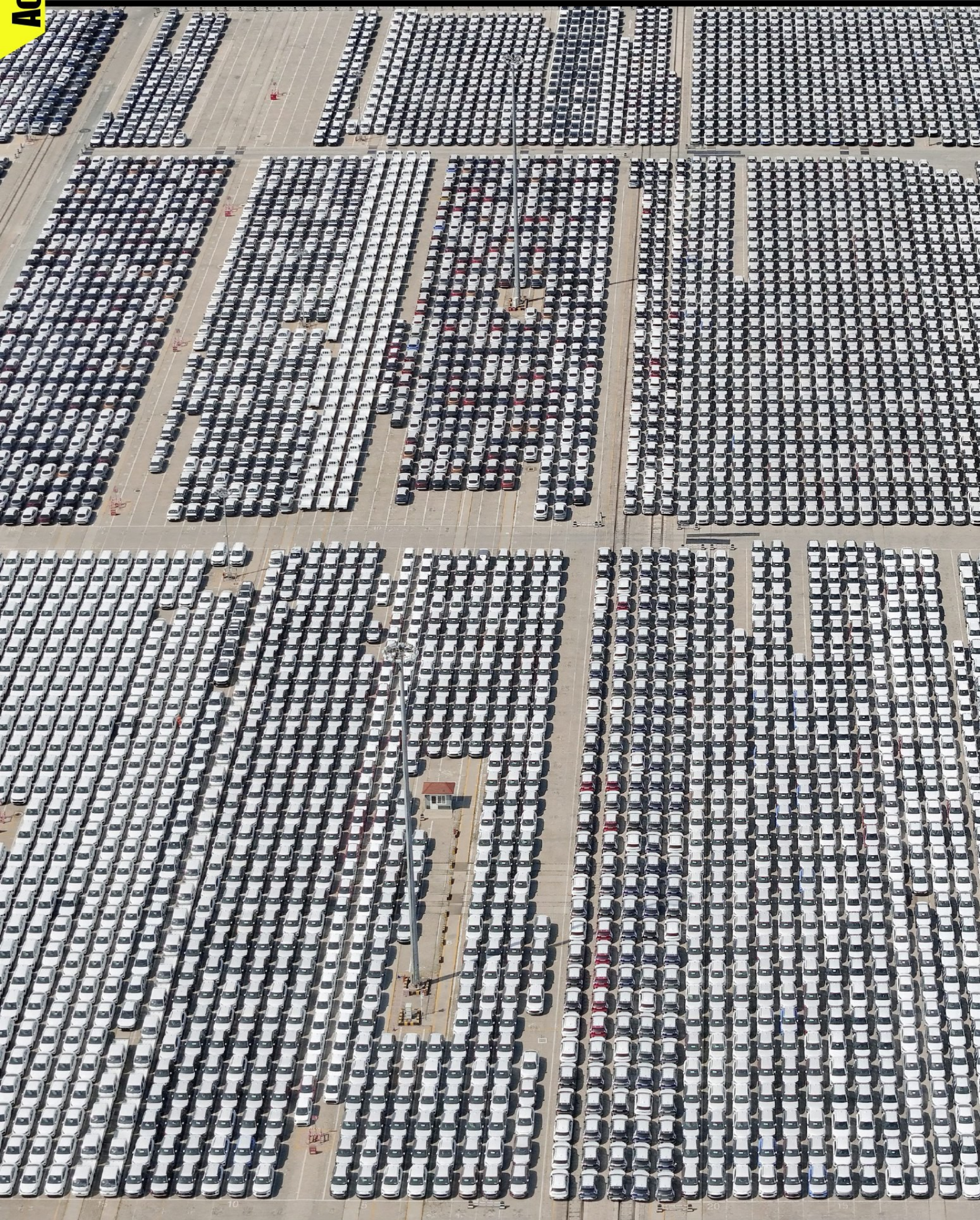
18 € la journée (16 € en promo dans la limite des places attribuées), 22 € le week-end (arrivée le matin ou l'après-midi). Enfants : 10 ou 12 € selon les jours. **Bonus & Cie.** L'Etat s'engage à maintenir au moins jusqu'en 2027 les dispositifs du bonus, de la prime à la conversion et du leasing social.

PLAQUE :
LA SÉRIE DU
MOMENT



GW-123-XC







Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Une production en surtension

Des milliers de voitures électriques produites pour les marchés européens patientent, depuis près de deux mois, sur les quais du port de Yantai (Chine). Leur destination ? La Belgique. Sauf que selon nos confrères du journal *Le Monde*, les ports belges de Zeebruges et Anvers - censés les réceptionner - sont saturés ! En cause, "les surcapacités productives de la Chine" par rapport aux possibilités de stockage européen. Ambitieux, les constructeurs chinois entendent inonder notre continent de leurs modèles électriques, avec comme objectif de capter 25 % du marché automobile.



Ce sieur tchèque, repéré à Prague, veut être considéré comme français !

Par J.-P. Bauché



Quelle peut bien être l'activité de ce propriétaire pour avoir les moyens de s'offrir une Bentley Continental GT ?

Par Yves D.



Cordonniers mal chaussés ? Si même les fournisseurs d'énergie se retrouvent en rade de bornes de recharge, difficile de se convaincre de passer à l'électrique.

Par Luc Terrien



Tricolore, toit panoramique, ventilation par le coffre... Une Renault Twingo de première génération... originale.

Par Pascal Piérart

CFOTO/NURPHOTO / AFP

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



VOLKSWAGEN PRÉPARE SON FUTUR T-ROC

Sur un air de Tiguan

Le T-Roc rencontre un franc succès commercial. La nouvelle génération, attendue pour 2026, ne révolutionnera pas le genre. Elle devrait s'inspirer du Tiguan et corriger certains défauts du modèle actuel, en proposant notamment des motorisations hybrides.

Dans la gamme Volkswagen, le T-Roc fait presque office de dinosaure. A la rentrée prochaine, il fêtera sa septième année de commercialisation (mais il a tout de même été restylé en 2022). Le SUV allemand garde pourtant la cote auprès des acheteurs. En 2023, 21 364 unités ont été écoulées en France, selon les chiffres du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA). C'est 24% de plus que l'année précédente. Les ventes se portent bien aussi sur le marché européen. En 2022 et 2023, le T-Roc s'est hissé sur le podium des meilleures ventes toutes catégories confondues, faisant de lui le nouveau best-seller de la marque. Il devance désormais la Golf, ce qui était impensable il y a encore quelques années tant ce modèle régnait en maître sur son segment depuis des décennies. Preuve que le constructeur germanique a visé juste avec ce SUV compact, qui a encore la particularité aujourd'hui d'être proposé en cabriolet. Une version atypique et unique au monde depuis le retrait de l'Evoque Cabriolet il y a quatre ans, dont nous savons déjà qu'elle ne sera pas reconduite sur le futur

T-Roc. Ce second opus, très attendu, devrait pointer le bout de sa calandre en 2025, avant de rejoindre les showrooms de la marque l'année suivante.

Gabarit en hausse

Question look, inutile d'espérer une grande dose d'originalité. Le design clivant des ID.3 et ID.4 a montré que cela n'était pas forcément synonyme de succès commercial. Le nouveau T-Roc devrait puiser son inspiration dans les lignes (désormais arrondies) de son grand frère le Tiguan. Une valeur sûre : c'est le modèle de la marque le plus vendu au monde. De la nouvelle génération, qui vient d'être commercialisée en France, le T-Roc pourrait reprendre certains éléments de la face avant : phares effilés, absence de calandre, bouclier percé de larges entrées d'air. Ou encore le bandeau arrière lumineux. Par ailleurs, il devrait arborer une ligne de toit plus fuyante (pas trop, afin de conserver une bonne garde au toit) et une lunette arrière plus inclinée. Une silhouette plus dynamique façon coupé, sans toutefois trop forcer le trait pour ne pas faire d'ombre au Taigo dans la gamme Volkswagen.

ILLUSTRATION
Auto Plus

L'actuel T-Roc



R. DEMARETS

N. SOLER

En Bref

Lancement: 2026

Longueur: 4,30 m environ

Moteurs essence:
de 115 à 150 ch*

Tarif: à partir de 30 000 €*

*Estimation Auto Plus.

A l'instar de nombreux nouveaux modèles lancés sur le marché, le Volkswagen T-Roc 2 devrait voir son gabarit progresser. On parle d'une longueur avoisinant les 4,30 m, contre 4,23 m actuellement. De quoi le démarquer plus nettement de son petit frère T-Cross (4,11 m). Dans la très

Le renouvellement du T-Roc est crucial pour Volkswagen, car c'est son modèle le plus vendu en Europe ces deux dernières années. La nouvelle génération va s'allonger et proposer des motorisations (micro) hybrides qui font cruellement défaut à la version actuelle. En revanche, le futur T-Roc n'aura pas de version électrique.



René Demarets, notre expert design

Dans le style de la maison



R. DEMARETS

grande famille des SUV urbains (voir encadré p. 18), il afficherait la même taille que le Peugeot 2008. On pourrait également citer le nouveau Renault Symbioz, même si ses dimensions (4,41 m) le rangent plutôt dans la catégorie supérieure. L'augmentation du gabarit devrait bénéficier >>>

■ Le T-Roc a trouvé son public, il est donc logique que Volkswagen mise sur la continuité : la révolution n'est pas vraiment le style de la maison. A ce propos, le T-Roc habillera ses nouvelles proportions et sa poupe inclinée du nouveau style VW, épuré, plus fluide, épicié de bandeaux anthracite pour la proue et la poupe. La filiation entre les deux générations est assurée par quelques traits caractéristiques, comme le rehaussement de l'aile arrière ou la barrette qui court en haut du pavillon et sépare le panneau de custode du hayon.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



Ses futurs rivaux dans le segment très concurrentiel des petits SUV

Le marché des petits SUV (B-SUV pour les intimes) est l'un des segments les plus concurrentiels sur le Vieux Continent. On compte une trentaine de modèles disponibles sur le marché en 2024 ! On trouve des SUV 100 % électriques comme le Smart #1 et le Volvo EX30. Des modèles très compacts tels que le VW T-Cross et le Jeep Avenger, ainsi que des SUV de plus grande taille comme le Peugeot 2008 et le Toyota C-HR. Certains ont tellement grandi qu'ils ont désormais une roue sur le segment supérieur. On pense

notamment aux nouveaux Citroën C3 Aircross (4,39 m de long) et Renault Symbioz (4,41 m). Ce dernier pourrait être un concurrent de taille pour le futur T-Roc. Il se démarque par sa motorisation "full hybrid" (baptisée E-Tech chez Renault). Une technologie absente chez Volkswagen. Elle offre pourtant de réels avantages : baisse de la consommation en ville, capacité de coffre préservée grâce à la petite batterie. Sans oublier un prix d'achat plus abordable que celui d'un hybride rechargeable.

Ford Puma



Peugeot 2008



Renault Symbioz





L'actuel T-Roc



A. CORTESI

il est rare de trouver des SUV urbains proposant une motorisation hybride rechargeable. On les compte sur les doigts d'une main : Jeep Renegade et Toyota C-HR. Ils sont également de moins en moins nombreux à carburer au diesel. Pour mémoire, l'actuel T-Roc en propose encore deux dans sa gamme, de 116 et 150 ch. Ces blocs ne devraient pas être reconduits.

Davantage d'équipements technologiques

Les bénéfices apportés par cette nouvelle plate-forme ne se limitent pas aux motorisations. Elle pourrait également introduire de nouveaux équipements de sécurité (notamment des aides à la conduite) et de confort (nouvelle génération de suspension pilotée). Ou encore des innovations significatives en matière de technologies embarquées. On pense en particulier à la nouvelle interface multimédia développée par le constructeur, qui se montre nettement plus performante (services connectés, intelligence artificielle avec ChatGPT), plus intuitive et plus ergonomique que la version précédente, apparue en 2019 sur la Golf. Sur le Tiguan de dernière génération (l'un des premiers modèles à en profiter), ce système d'infodivertissement repose sur une dalle tactile aussi grande que celle que l'on trouve dans une Tesla (jusqu'à 15"/38 cm !). Reste la question du prix. Le modèle actuel ne fait déjà pas de cadeau, démarrant à 27 220 € avec le petit moteur 1.0 TSI de 110 ch à boîte manuelle. Avec la montée en gamme et les nouvelles fonctionnalités attendues sur ce futur T-Roc, il est probable que les tarifs augmentent, pour avoisiner les 30 000 € en version d'entrée de gamme, selon nos estimations. A titre de comparaison, le premier T-Roc était facturé à moins de 22 000 € à son lancement, en 2017.

Le futur T-Roc pourrait suivre la tendance du moment en adoptant une silhouette plus fuyante, façon coupé. Le style extérieur devrait s'inspirer de celui du nouveau Tiguan, notamment à l'arrière, avec un large bandeau lumineux. Avis aux amateurs de conduite en plein air : la version cabriolet ne sera pas reconduite.

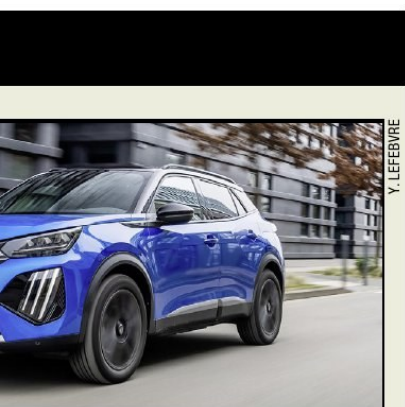
R. DEMARETS

» à l'espace intérieur du T-Roc. C'est déjà l'un des points forts du modèle actuel. Grâce à un empattement allongé de quelques centimètres, on peut s'attendre à un espace aux jambes encore plus généreux.

De l'hybride, enfin ?

L'absence de motorisations hybrides pénalise le modèle actuel : aucune version disponible en France n'échappe au malus écologique (jusqu'à 60 000 € pour le sportif T-Roc R de 300 ch !). Mais pas question pour le nouveau venu de passer à l'électrique. Il restera bel et bien un modèle thermique. En profitant de la dernière génération "Evo" de la plate-forme MQB du groupe Volkswagen (celle du nouveau Tiguan et de la Golf restylée, notamment), il

devrait cependant remédier à ce problème. En effet, cette base technique lui ouvrira les portes de l'hybridation légère 48 V, notamment avec le moteur 1.5 eTSI, disponible aujourd'hui dans la gamme Volkswagen en trois niveaux de puissance (116, 130 et 150 ch) avec la boîte robotisée DSG7 à double embrayage. En revanche, la présence d'un bloc hybride rechargeable est moins certaine. La technologie existe chez Volkswagen (elle est baptisée eHybrid), mais sa pertinence sur un véhicule de ce segment soulève des questions, à cause du coût élevé à l'achat et de l'impact de la batterie sur le volume de chargement. Renault a tenté l'aventure avec le Captur E-Tech Plug-in. Sans véritable succès : cette version a été retirée du marché. Aujourd'hui,



Y. LEFEBVRE



Toyota C-HR

Afin de bien marquer leur appartenance à la "tribu" Cupra, la Leon – en berline comme en break (à gauche) – reçoit un profond restylage. Visible au premier coup d'œil, celui-ci modifie grandement la face et joue aussi sur la signature lumineuse arrière.



À BORD DES CUPRA LEON ET LEON SPORTSTOURER RESTYLÉS

Une identité plus affirmée

Pour bien se différencier de leurs "jumelles" de chez Seat, la Cupra Leon et sa variante break bénéficient d'un nouveau look et de nouvelles motorisations.

La compacte Leon et sa déclinaison break Sportstourer ont la particularité d'être commercialisées à la fois sous les blasons Seat et Cupra (à la différence du Formentor, ci-dessous). De quoi se mélanger un peu les pinceaux... Pour rappel, Cupra, qui était le label sportif du constructeur espagnol, est devenu, depuis février 2018, une marque à part entière. Le tout premier modèle estampillé du logo triangulaire cuivré a été

l'Ateca. Issu de la maison mère, il se dotait d'une version spécifique et "énervée" de 300 ch. En 2020, suivant le même principe, la Leon a, elle aussi, intégré cette "tribu". Aujourd'hui, l'heure du restylage, voire de l'émancipation, est donc venue. La berline et le break adoptent ainsi un nouveau visage, avec un capot entièrement redessiné en forme de "nez de requin" (dixit la marque), sur lequel trône le logo. Il surplombe un imposant

bouclier, très ouvert. Si le design des blocs optiques n'a pas évolué, la signature lumineuse est désormais composée de trois triangles que l'on retrouve également dans les feux, toujours reliés entre eux, mais intégrant un logo illuminé. Ce relooking est plutôt efficace car il parvient à faire oublier – du moins de face – la filiation avec les Seat. Les dimensions ne changent pas : 4,40 m de long pour la berline, 4,66 m pour le break. A bord, on relève peu de modifications, excepté une console centrale au design revu et un écran tactile plus grand de série (il passe de 12"/30,4 cm à 12,9"/32,8 cm).

En Bref

Lancement : automne 2024

L x l x h : (en m) :
4,40 x 1,80 x 1,44⁽¹⁾

Moteurs essence : 150 ch
(mHEV 48V), 300 ch et 333 ch

Moteur diesel : 150 ch

Hybrides rechargeables :
204 ch et 272 ch

A partir de : 42 000 €*

Cupra signale la forte présence de matériaux recyclés, la qualité perçue apparaissant toujours sérieuse.

Des moteurs en évolution

En entrée de gamme, l'eTSI de 150 ch troque son système 12V

Après quatre années d'existence, le SUV compact (4,45 m de long) s'offre une vraie personnalité grâce à ce restylage. Le look reflète plus sa sportivité revendiquée.



À BORD DU CUPRA FORMENTOR RESTYLÉ

Plus Cupra que jamais

Premier modèle inédit de la jeune marque espagnole sorti en 2020, le Formentor profite lui aussi d'un restylage et s'affirme encore plus.

A l'inverse de la Leon (ci-dessus), le Formentor n'est pas dérivé d'un modèle Seat, rebadgé. Il est un pur produit Cupra. Malgré cela, il reprenait jusqu'ici les codes esthétiques de la maison mère, "seulement" agrémentés des touches spécifiques Cupra pour l'encanailler. En tant que best-seller du jeune constructeur ibère, il était temps qu'il se forge un nouveau caractère. Et ce restylage, identique à celui de la Leon, œuvre en ce sens. On retrouve

donc le même design que celui de la berline (nez de requin, optiques et feux à trois triangles, bouclier béant, etc.), et les mêmes modifications dans l'habitacle (écran central plus grand, nouveaux matériaux). Le crossover sportif conserve son gabarit de 4,45 m de long (à peine plus grand que la Leon) et sa hauteur contenue de 1,53 m. Côté motorisations, lui aussi s'équipe du bloc essence micro-hybride 48V de 150 ch (eTSI) et des nouveaux hybrides rechargeables de 204 et



PHOTOS : A. SAUNIER



Comme à l'avant, la signature lumineuse se compose de trois triangles dans chaque feu, et inclut le logo Cupra au centre. Le nom Leon ne figure pas sur la poupe.



De nouveaux matériaux (recyclés) et un écran central de 12,9" (au lieu de 12") sur toutes les versions constituent les principaux changements à bord.



Leon



Volume : 380 dm³ (2)



Leon Sportstourer



Volume : 620 dm³ (2)

L'habitabilité aux places arrière reste la même et toujours très généreuse, surtout sur la version break.

Idem pour les volumes de coffre des deux versions (très vaste sur le break). En version PHEV, ils se réduisent respectivement à 270 et 470 dm³.



La planche de bord est identique à celle de la Leon restylée. Les deux boutons satellites (démarrage/modes de conduite) sur le volant sont désormais de série.



L'actuel Formentor



En Bref

Lancement : automne 2024

L x l x h : (en m) :
4,45 x 1,84 x 1,53

Moteurs essence : 150 ch (mHEV 48V), 265 ch et 333 ch

Moteur diesel : 150 ch

Hybrides rechargeables :
204 ch et 272 ch

A partir de : 41 000 €*

L'actuelle Leon



PHOTOS: CUPRA

L'actuel Leon Sportstourer



contre une micro-hybridation 48V. Berline et break sont toujours proposés en hybride rechargeable (e-Hybrid), mais de nouvelle génération, avec un 1.5 TSI (au lieu du 1.4 TSI), des puissances de 204 ch et 272 ch (245 ch auparavant) et une batterie de 19,7 kWh (au lieu de 12,8 kWh) pour une autonomie électrique annoncée de 100 km. Enfin, le diesel de 150 ch est reconduit, tout comme le puissant 2.0 essence de 300 ch, qui passe même à 333 ch sur le Sportstourer ! Tous les blocs sont associés à la boîte auto. DSG7. Ces versions restylées (et optimisées) arriveront en concession à l'automne à des tarifs qui devraient rester proches des actuels. ■

Et aussi...

Renault 5 E-Tech Electric spéciale Roland-Garros

Partenaire du célèbre tournoi de tennis depuis 2022, succédant à... Peugeot (sponsor historique depuis 1984), Renault exposera sur le stade sa nouvelle R5 du 20 mai au 9 juin. Il s'agira d'une série spéciale Roland-Garros, discrètement siglée à l'extérieur (sur la porte avant), plus typée à bord : sellerie spécifique, logo Roland-Garros Paris rétroéclairé sur la planche de bord et tapis de charge à induction pour smartphone couleur terre battue... Il faudra toutefois attendre 2025 pour l'acquérir.



RENAULT

La Lancia Ypsilon disponible... en Italie

C'est sur ses terres que la marque italienne ouvre les commandes de sa citadine, dévoilée le 14 février dernier. Proposée en trois versions (Nuova, LX et Cassina Edition), l'Ypsilon s'affiche à partir de 24 900 € en hybride 48V de 100 ch et 34 900 € en 100% électrique de 156 ch.



LANCIA

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois d'avril

1	Peugeot 208	8230	+ 25%
2	Renault Clio	8059	+ 7%
3	Dacia Sandero	7974	+ 21%
4	Peugeot 2008	5218	+ 18%
5	Citroën C3	4423	+ 10%
6	Renault Captur	4366	- 1%
7	Peugeot 308	3365	+ 9%
8	Toyota Yaris	3041	+ 63%
9	Toyota Yaris Cross	2815	+ 37%
10	Dacia Duster	2703	+ 1%

Sur un marché en progression de 11 % (avec deux jours ouverts de plus par rapport à avril 2023, ça aide), pas de grosse surprise dans le peloton de tête.

Avec notre partenaire



À L'ASSAUT DES BEAUX JOURS!



VOTRE
ABONNEMENT À

3€

LE 1^{ER} MOIS



- Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com
- Abonnez-vous en quelques clics sur kiosquemag.com en scannant le QR code ci-contre.



BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie à : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

1. Je choisis mon offre d'abonnement et mon mode de paiement :

M040 # D1552504

☐ OFFRE MENSUELLE

résiliable sans frais à tout moment

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **pour seulement 3€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,25€*.

Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB⁽¹⁾.

(1)

-80%

☐ OFFRE ANNUELLE

52 n° + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **pour seulement 99€** au lieu de 182,91€*.

Mon abonnement se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾. Je remplis le mandat ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Auto Plus.

(2)

-45%

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

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier : ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Date et signature obligatoires

Le:

PLUS RAPIDE, JE M'ABONNE EN QUELQUES CLICS SUR KiosqueMag

à l'adresse : bit.ly/ap_1862

Muni de mon RIB ou de ma carte bancaire, je m'abonne en toute sécurité!



SCANNEZ-MOI!

2. J'indique mes coordonnées :

☐ M. ☐ Mme

Date de naissance: (pour fêter votre anniversaire)

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

Téléphone (portable de préférence) : (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le premier mois, je serai prélevé de 8€ par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabom@mag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



C. CHOULOT

P. 24, COMPARATIF : le nouveau **Renault Scenic E-Tech** à l'épreuve face à ses principaux rivaux, les **BMW iX1**, **Nissan Ariya**, **Peugeot E-3008**, **Skoda Enyaq**, **Tesla Model Y**, **Toyota bZ4X**, **Volkswagen ID.4** et **Volvo EX40**.

◀ P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **Porsche Macan**, 100 % électrique.

P. 36, DOSSIER : moteur, finition... quelle **Peugeot 208 restylée** choisir ?

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé la nouvelle **Mercedes Classe E**.

P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Honda EM1 e**, petit scooter électrique.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHERY

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 Réaumont



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

11 m

diamètre de braquage

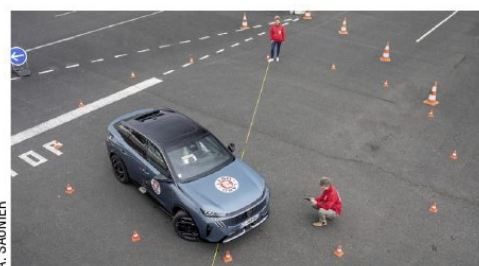
Renault Scenic E-Tech



N. SOLER

Le Renault Scenic E-Tech, confronté dans ce numéro à ses huit principaux rivaux (voir p. 24) vient d'être soumis aux mesures impartiales de notre labo. Qu'en est-il de son diamètre de braquage ? Bonne nouvelle : il ne lui faut que 11 m pour faire demi-tour entre deux murs. Il se hisse ainsi d'emblée sur la première marche du podium, qu'il partage avec deux autres modèles, les cousins germains Skoda Enyaq et Volkswagen ID.4. L'autre nouveauté française du moment, le Peugeot E-3008, les suit de près avec 11,1 m, tandis que les Kia Niro EV et Hyundai Kona Electric profitent de leur gabarit réduit pour faire demi-tour en 11,2 et 11,4 m. Du côté du premium allemand, l'Audi Q4 e-tron talonne la Mercedes EQA, avec respectivement 11,5 et 11,4 m, des valeurs honorables qui leur permettent de toiser leurs récents compatriotes BMW iX1 et iX2, relégués en fin de classement avec 11,9 m. Juste avant les Ford Mustang Mach-E et Honda e:Ny1, au-delà des 12 m.

François Stagnaro



A. SAUNIER

TOP 20

Le Renault Scenic E-Tech face aux SUV compacts électriques

Diamètre de braquage entre trottoirs (en m)

1 ^{er}	Renault Scenic E-Tech	11
1 ^{er} ex aequo	Skoda Enyaq	11
1 ^{er} ex aequo	Volkswagen ID.4	11
4 ^e	Peugeot E-3008	11,1
5 ^e	Kia Niro EV	11,2
6 ^e	Hyundai Kona Electric	11,4
6 ^e ex aequo	Mercedes EQA	11,4
8 ^e	Audi Q4 e-tron	11,5
8 ^e ex aequo	MG Marvel R	11,5
8 ^e ex aequo	Smart #1	11,5
8 ^e ex aequo	Smart #3	11,5
12 ^e	Nissan Ariya	11,6
13 ^e	Mercedes EQB	11,7
14 ^e	Always U5	11,8
14 ^e ex aequo	Volvo EC40	11,8
14 ^e ex aequo	Volvo EX40	11,8
17 ^e	BMW iX1	11,9
17 ^e ex aequo	BMW iX2	11,9
19 ^e	Ford Mustang Mach-E	12,1
20 ^e	Honda e:Ny1	12,2

◀ L'E-3008, l'autre grande nouveauté française parmi les SUV électriques, braque presque aussi court que son compatriote le Renault Scenic E-Tech.

**Renault Scenic E-Tech**Techno Esprit Alpine⁽¹⁾ - 87 kWh - 220 ch44 990 € / 40 100 €*
N. SOLER

LE SUV COMPACT ÉLECTRIQUE RENAULT AFFRONTÉ SES RIVAUX

Nouveau Scenic : l'é

**Skoda Enyaq**

Version 85 - 77 kWh - 285 ch

53 500 € / 41 500 €*
COOPER CITROEN CHENARD & WALCKER CHARLES DEUTSCH**Tesla Model Y**Propulsion - 57 kWh⁽²⁾ - 299 ch⁽²⁾44 990 € / 38 700 €*
COOPER CITROEN CHENARD & WALCKER CHARLES DEUTSCH**Toyota bZ4X**

2WD Origin - 64 kWh - 204 ch

43 900 € / 38 900 €*
COOPER CITROEN CHENARD & WALCKER CHARLES DEUTSCH



BMW iX1

eDrive20 - 64,8 kWh - 204 ch
46 900 € / 39 100 €*

Nissan Ariya

Engage - 63 kWh - 218 ch
43 300 € / 40 800 €*

Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 210 ch
46 990 € / 42 000 €*

preuve de vérité



Volkswagen ID.4

Pro Life Max - 77 kWh - 286 ch
46 990 € / 41 100 €*

Volvo EX40

Essential - 66 kWh - 238 ch
46 950 € / 38 300 €*

PHOTOS: A. SAUNIER

Ça bouge parmi les SUV électriques ! Après le récent Peugeot E-3008, le Renault Scenic E-Tech intensifie l'offensive tricolore. Avec l'arrivée des deux "frenchies", la tension monte d'un cran sur ce segment où les prétendants se bousculent.

Après des premiers essais convainquants, il est temps de confronter le nouveau Scenic à ses adversaires. Récemment auréolé du titre de "Voiture de l'année 2024", le premier SUV 100% électrique de Renault est attendu au tournant dans sa catégorie. Il fait même figure d'épouvantail. Est-ce justifié ? Pour répondre, nous avons réuni le Tesla Model Y, la référence, avec les challengers (BMW iX1, Peugeot E-3008, Skoda Enyaq, Volkswagen ID.4, Volvo EX40) et les outsiders (Nissan Ariya et Toyota bZ4X). Ensemble, ils ont subi une batterie de tests, entre les mains de nos essayeurs et du labo *Auto Plus*, pour établir une hiérarchie en matière de tenue de route, d'autonomie, de temps de recharge, d'habitabilité, de confort...

1^{er}

Tesla Model Y Propulsion - 57 kWh⁽¹⁾ - 299 ch⁽¹⁾
 44 990 € / 38 700 €*

151/200



A. SAUNIER



A. SAUNIER

La finition est correcte et les grands rangements facilitent la vie au quotidien. En revanche, toutes les fonctions du véhicule sont regroupées sur l'écran de 15"/38 cm, pas toujours simple.

Le vrai prix : outre le bonus de 4 000 €, le Model Y peut bénéficier d'un rabais de 5 % environ. Le Tesla est l'un des modèles les plus abordables de ce comparatif.

Depuis son arrivé sur le marché, le Tesla Model Y occupe les premières places de la plupart de nos comparatifs. Et pour cause : l'américain maîtrise avec brio la plupart des sujets, à commencer par l'aspect budgétaire. Son tarif bien placé (38 700 €*) va de pair avec une riche dotation : sièges électriques, conduite semi-autonome, toit panoramique et, depuis la récente mise à jour du logiciel, phares Matrix Led adaptatifs. Bref, aucun autre modèle n'en propose autant

pour ce prix. En outre, on se familiarise assez vite avec l'unique écran tactile, même si l'absence de boutons physiques peut dérouter. A l'arrière, les passagers disposent d'un bel espace et bénéficient d'une agréable luminosité. Bon point également pour l'immense coffre (695 dm³), assorti d'une large ouverture qui facilite le chargement des objets volumineux. Et sous le capot avant, un petit compartiment permet de ranger les câbles. On apprécie les relances canon du moteur

de 299 ch et les excellentes qualités routières du châssis, quitte à le payer par une certaine fermeté. Grâce à la fiabilité du réseau des Superchargeurs, cette version Propulsion se recharge à 170 kW maximum. Mais, malgré une consommation faible, l'autonomie ne dépasse pas 365 km en moyenne, rançon d'une batterie plus petite que celle de ses rivaux. Tesla ne s'en laisse pas compter : une version Propulsion Grande Autonomie est annoncée.

2^e

Renault Scenic E-Tech Techno Esprit Alpine - 87 kWh - 220 ch
 44 990 € / 40 100 €*

147/200



N. SOLER



N. SOLER

La finition ne marque pas les esprits, mais la jolie présentation et l'ergonomie des différentes commandes séduiront le plus grand nombre. Notez aussi les vastes rangements, au centre.

Le vrai prix : grâce à la petite remise de 2 % et au bonus de 4 000 €, le Renault s'affiche sous la barre des 41 000 €. Le Scenic se retrouve ainsi plutôt bien placé.

Très belle entrée en matière pour le nouveau Scenic qui, dès son premier comparatif, se hisse à la deuxième place, juste derrière la référence qu'est le Model Y. Outre son design très moderne, il fait preuve d'un excellent comportement routier, tout en soignant le confort de ses occupants grâce à ses suspensions très bien calibrées. Ces dernières filtrent parfaitement toutes les aspérités de la route, c'est bluffant. Par ailleurs, sa grosse batterie de 87 kWh permet,

selon nos mesures, de parcourir en moyenne 450 km. Sur autoroute, comptez 370 km. Des valeurs dans le peloton de tête de ce comparatif. Son planificateur de charge bien pensé facilite également les longs voyages. L'autre atout du Renault réside dans les qualités de son habitacle. La planche de bord, largement inspirée de celle de la Megane, s'articule autour d'une tablette tactile de 12"/30,5 cm associée au système multimédia Google. Véritable référence, ce dernier

s'utilise d'une manière très intuitive. Et quelle réactivité ! En ce qui concerne l'habitabilité, le Scenic est dans la moyenne de la catégorie des géants (un peu étroit, mais généreux pour l'espace aux jambes), tout comme pour le coffre. Cela dit, avec un nom pareil, on aurait aimé au minimum une banquette coulissante (indisponible) et un plancher de coffre modulable (185 €). Quant à la finition Esprit Alpine, typée sport, elle assure un bon rapport prix/équipement.

3^e**Skoda Enyaq** Version 85 - 77 kWh - 285 ch53 500 € / 41 500 €*
A. SAUNIER

143/200



N. SOLER

La présentation n'a rien d'austère, et l'écran géant s'avère lisible. Seuls les nombreux sous-menus réclament un petit temps d'adaptation. Les grands rangements facilitent la vie au quotidien.

Le vrai prix : affiché à 53 500 €, l'Enyaq n'est pas donné mais, grâce à un généreux rabais de 15 %, il parvient à bénéficier du précieux bonus de 4 000 €.

Très belle prestation de l'Enyaq qui, grâce à ses nombreuses qualités, se place sur la troisième marche du podium. Lorsqu'on monte à bord du Skoda, une sensation de zénitude se dégage. La jolie planche de bord, cossue, ainsi que les commandes un peu plus faciles à utiliser que celles de son cousin l'ID.4, plaident en sa faveur. On peut, par exemple, désactiver les aides à la conduite sans multiplier les manipulations. On est également séduit par l'im-

pression d'espace. Les familles apprécieront les grandes places arrière et le vaste coffre (588 dm³), très pratique pour les départs en vacances. Surtout, le tchèque est depuis peu disponible dans une nouvelle "Version 85", avec batterie de 77 kWh (utiles), qui permet à l'Enyaq de rester dans le coup en matière d'autonomie. D'après notre labo, le Skoda peut ainsi rouler pendant 520 km sur route, et 380 km sur autoroute, ce qui permet de limiter le stress de la panne. Avec 285 ch

distribués uniquement sur les roues arrière, l'Enyaq accélère fort et les dépassements s'effectuent facilement. Sachez aussi que la belle agilité de ce SUV ne s'obtient pas au détriment du confort de suspensions, appréciable. Bref, le Skoda se révèle plaisant à conduire et très sécurisant. Pour obtenir un meilleur score, il lui manque quelques équipements de série comme la pompe à chaleur ou l'accès mains libres. D'autant que le prix des options n'est pas bon marché. ■

4^e**Volkswagen ID.4** Pro Life Max - 77 kWh - 286 ch46 990 € / 41 100 €*
A. SAUNIER

140/200



N. SOLER

Outre la position de conduite parfaite, les sièges assurent un bon maintien et un excellent confort. On regrette cependant la présentation un brin austère et la qualité perçue peu convaincante.

Le vrai prix : cette version Pro Life Max émerge tout juste sous les 47 000 €. Elle profite donc du petit coup de pouce de l'Etat, auquel s'ajoute une ristourne de 4 %.

L'ID.4 hérite de la même base technique, du même groupe motopropulseur de 286 ch et de la même batterie de 77 kWh que son cousin, l'Enyaq. Il offre donc logiquement un rayon d'action similaire à celui du Skoda. En moyenne, comptez 460 km (soit tout de même 100 km de plus que le Toyota, le BMW et le Volvo!). Néanmoins, une fois à bord, on note quelques disparités qui ne lui permettent pas de mieux figurer dans ce classement.

Les finitions sont parfois décevantes, notamment à cause de plastiques peu valorisants ici et là dans l'habitacle, tandis que les nombreux boutons tactiles et sensitifs (trop sensibles) s'avèrent peu pratiques. Agaçant! Dommage, car une fois au volant, on jouit d'une bonne position de conduite. Rien à redire non plus concernant l'habitabilité du Volkswagen, qui ravira à coup sûr les petites familles. Et tout comme son cousin tchèque, l'ID.4 met en avant un excellent

comportement routier. Malgré ses 2 200 kg (c'est le poids lourd de la bande!), l'ID.4 étonne par ses qualités dynamiques. L'engin vire à plat et, pour autant, offre un bon niveau de confort à ses occupants. Sur autoroute, à 130 km/h, on éprouve un grand sentiment de sécurité. C'est très rassurant. Et pour ceux qui évoluent souvent en ville, notez que l'allemand braque court (11 m) et se manœuvre ainsi assez facilement malgré ses 4,59 m de longueur. ■

5^e
Toyota bZ4X 2WD Origin - 64 kWh - 204 ch
 43 900 € / 38 900 €*

139/200



A. SAUNIER



N. SOLER

Originale, la silhouette du bZ4X ne laisse pas indifférent. Agile et plaisant à conduire sur route, ce SUV se montre peu maniable et encombrant en ville. Sa dotation riche (de série) séduit, contrairement à la finition, décevante.

Le vrai prix : construit au Japon, le bZ4X n'a pas droit au bonus écologique de 4000 €. En guise de compensation, Toyota accorde d'office une remise de 5000 €.

En décrochant une honorable cinquième place, l'unique SUV 100 % électrique de Toyota tire son épingle du jeu face à ses rivaux. A 38 900 €, sans le bonus écologique de 4000 € (à cause de sa fabrication au Japon et non en Europe) mais avec 5000 € de remise officielle (sans négociateur), son tarif compétitif s'accompagne d'un équipement de série moderne et riche : conduite semi-autonome (niveau 2), pompe à chaleur, GPS, siège conducteur à réglage électrique... Ses

cotes généreuses aux places arrière (il détient le record du plus grand espace aux jambes de ce comparatif) permettent à cet outsider de décrocher la meilleure note sur le plan de l'habitabilité. Le volume de coffre, moyen, est moins impressionnant, mais suffisant dans l'absolu avec 560 dm³. Plus décevant : les nombreux plastiques durs et quelconques desservent la finition. Et une fois les bons réglages du siège et du volant effectués, les compteurs peuvent être mas-

qués par le volant selon les gabarits. Dommage, car hormis ce problème d'ergonomie, le conducteur prend du plaisir à conduire ce SUV au comportement agile et sûr, d'un confort correct, mais imposant (4,69 m de long) et peu maniable en ville (12,2 m de diamètre de braquage !). Hélas, le plaisir est de courte durée. Le bZ4X connaîtra la panne sèche au bout de 300 km sur autoroute. Et pour ne rien arranger, les recharges sur une borne rapide sont plafonnées à 150 kW. ■

6^e
BMW iX1 eDrive20 - 64,8 kWh - 204 ch
 46 900 € / 39 100 €*

135/200



A. SAUNIER



A. SAUNIER

Élégant, cossu, l'iX1 soigne sa présentation et offre des technologies de pointe, hélas souvent en option. BMW a préféré privilégier l'habitabilité (généreuse) au coffre, peu volumineux.

Le vrai prix : avec 4000 € de bonus écologique et 8 % de remise (négociée), l'iX1 revient à 39 100 €. Un prix moins élevé que pour certains rivaux au standing inférieur.

On pouvait légitimement s'attendre à un meilleur classement pour un modèle premium, qui plus est, badgé BMW. D'autant qu'à 39 100 €* (remise et bonus compris), l'iX1 affiche un tarif inférieur à plusieurs de ses concurrents généralistes. Mais c'est au détriment des équipements : pour obtenir un iX1 à la hauteur du standing revendiqué, avec peinture métallisée (950 €), sellerie cuir (1950 €), accès et démarrage mains libres,

projecteurs full led et chargeur par induction pour smartphone, inclus dans le pack Premium à 2 100 €, le tarif s'envole au-dessus de 50 000 €. A ce prix, le client restera sur sa faim en matière d'agrément. Les performances, certes suffisantes au quotidien, apparaissent moyennes dans la catégorie, et le comportement n'est pas aussi sportif qu'espéré pour une BMW, le tout ne garantissant pas le grand frisson. Par ailleurs, avec la batterie de 64,8 kWh, l'iX1 eDrive 20

ne procure pas une autonomie suffisante sur autoroute (seulement 305 km au grand maximum) pour voyager sereinement. Dans ces conditions, on garde toujours un œil sur le niveau de la batterie. Dommage, car le petit SUV de BMW est assez chic et bien fini, avec des matériaux de qualité, et réserve un bon accueil. Les passagers s'y installent à leur aise à l'arrière. Mais sans beaucoup de bagages, car le coffre (477 dm³) est le plus petit de ce comparatif. ■

7^e

Peugeot E-3008 GT - 73 kWh - 210 ch

46 990 € / 42 000 €*

133/200



Le SUV Peugeot se montre avare en sensations. Lourd, il manque de dynamisme. Mais quel look ! A bord aussi, le style travaillé retient l'attention au même titre que sa modernité et le soin apporté à la finition.

Le vrai prix : au lancement, Peugeot fait un petit geste (- 2 %). En ajoutant 4 000 € de bonus écologique, le prix baisse de 4 900 €.



L'E-3008 est apparu en mars, soit quelques semaines avant le Renault Scenic E-Tech. Son classement en deuxième partie de tableau a plusieurs explications : le poids élevé (2 192 kg !), le manque d'agilité et la direction au ressenti de la route imparfait pénalisent l'agrément. Un constat surprenant tellement Peugeot a maintes fois prouvé qu'il maîtrisait ces domaines. L'espace aux jambes à l'arrière, suffisant dans l'absolu mais inférieur à celui de ses rivaux, et le volume de coffre moyen le désavantagent aussi. Disponible avec une seule (grande) batterie de 73 kWh, l'E-3008 effectue 400 km en moyenne entre deux recharges, et 330 km sur autoroute. Correct, mais pas exceptionnel. En revanche, les amateurs de confort, de technologie embarquée élevée, de modernité dans le design et de finition léchée seront séduits. Plus que par le montant de la facture : à 42 000 €, le SUV Peugeot n'est pas le plus attractif du lot, ni le mieux équipé, même dans cette finition haute GT.

8^e

Volvo EX40 Essential⁽¹⁾ - 66 kWh - 238 ch

46 950 € / 38 300 €*

131/200



Domage que l'autonomie soit insuffisante en voyage, car ce performant SUV est plaisant à conduire. L'habitacle dégage une ambiance raffinée et chaleureuse. Mais on relève des lacunes dans l'équipement.

Le vrai prix : avec 10 % de remise et 4 000 € de bonus écologique, l'EX40 s'affiche à 38 300 €. Soit 10 500 € de moins que le Nissan Ariya !



A 38 300 € (bonus et remise déduits), l'EX40 est le moins cher de ce comparatif, mais pas le mieux équipé. En version Essential, l'accès et le démarrage mains libres, le régulateur de vitesse adaptatif, ou bien encore l'aide au stationnement avant ne sont pas fournis. Ils sont proposés dans des packs (Start, Plus ou Ultra) qui font grimper le tarif. Bien construit, avec des matériaux de qualité, l'EX40 comporte des rangements volumineux (excepté la boîte à gants !). Ses deux coffres (un petit à l'avant du véhicule en plus de celui de l'arrière) se complètent. Deux passagers s'installent confortablement sur la banquette. Le troisième, au centre, se retrouve plus à l'étroit et gêné aux pieds par l'imposant tunnel de servitude. Toniques à l'accélération, les 238 ch consomment 19,4 kW/100 km en moyenne et jusqu'à 24 kW/100 km sur autoroute !, soit l'appétit le plus élevé parmi ses adversaires. Dans ces conditions, avec sa batterie de 66 kWh de capacité utile, l'autonomie reste très moyenne.

1. Modèle photographié en finition Plus.

9^e

Nissan Ariya Engage - 63 kWh - 218 ch

43 300 € / 40 800 €*

127/200



Doté d'une autonomie élevée, l'Ariya s'apprécie aussi pour ses qualités routières. A bord, le design épuré, avec des commandes affleurantes intégrées dans le tableau de bord, fait moderne. Mais sur le plan pratique, les rangements sont difficiles d'accès.

Le vrai prix : pas de bonus écologique. On peut néanmoins tabler sur une remise en concession de 2 500 € soit l'équivalent de 6 %.



Produit au Japon, l'Ariya n'a pas droit au bonus de 4 000 €. Du coup, avec sa grosse batterie de 87 kWh (comme le Scenic), il se révèle bien trop cher. Ses tarifs sont plus doux (6 500 € de moins !) en version 63 kWh, mais son autonomie est juste (370 km en moyenne), voire carrément décevante sur autoroute (285 km maximum). Insuffisant pour voyager, et jouir des bonnes qualités routières de ce SUV japonais. Maniable, il se montre facile et plaisant à mener malgré son poids élevé. Mais une direction plus communicative et des suspensions moins trépidantes amélioreraient la précision de conduite et le confort. L'habitacle, à la présentation épurée, fait la part belle au design, hélas au détriment des aspects pratiques. En effet, les rangements sont peu volumineux et difficiles d'accès. Par ailleurs, l'habitabilité et le volume de coffre moyens ne lui permettent pas de rattraper son retard sur ses adversaires. Reste un niveau d'équipement très satisfaisant, dès la version de base, Engage.

Le classement final

Le Renault Scenic E-Tech confirme, ici, nos premières bonnes impressions en se classant juste derrière la référence, le Tesla Model Y. Viennent ensuite l'Enyaq et l>ID.4, les deux modèles du groupe Volkswagen. Juste après, notez un joli tir groupé du Toyota bZ4X, du BMW iX1 et du nouveau Peugeot E-3008. Plus en retrait, le Volvo EX40 et le Nissan Ariya ferment la marche.



Tesla Model Y

Propulsion - 57 kWh - 299 ch⁽¹⁾
44 990 € / 38 700 €

Super attractif sur le plan prix/équipement et sobre en électricité, le Model Y constitue la meilleure affaire de ce comparatif. En plus, l'américain est performant et efficace, et ses coffres sont géants. Seuls le confort de suspensions, l'autonomie et l'habitabilité sont moyens.



Renault Scenic E-Tech

Esprit Alpine - 87 kWh - 220 ch
44 990 € / 40 100 €

Le nouveau Scenic E-Tech réalise un quasi-sans-faute. Très confortable, il est aussi précis et agile à mener. Plutôt logeable, pratique et bien équipé, le français séduit aussi par ses commandes intuitives. Plus sobre, il tirerait mieux parti de sa grosse batterie en autonomie.



Skoda Enyaq

Version 85 - 77 kWh - 285 ch
53 500 € / 41 500 €

Bien présenté et garni de matériaux de qualité, l'Enyaq soigne aussi les aspects pratiques. Ses commandes sont intuitives, et son habitacle et son coffre, spacieux. Sûr, agile, performant et confortable, il affiche une autonomie correcte. Mais ses options, nombreuses, sont chères.



Volkswagen ID.4

Pro Life Max - 77 kWh - 286 ch
46 990 € / 41 100 €

L>ID.4 termine au pied du podium, derrière son cousin, l'Enyaq, plus cosu que lui. Cela dit, le Volkswagen se montre performant, sûr et agréable à conduire malgré son poids élevé. Il est également endurant, accueillant et compétitif, malgré des lacunes en matière d'équipement.

NOS MESURES	Tesla Model Y	Renault Scenic E-Tech	Skoda Enyaq	Volkswagen ID.4
Vitesse maxi	217 km/h	172 km/h	180 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s7	30s	27s7	27s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s7	4s8	3s9	4s
Autonomie électrique moyenne	360 km	450 km	460 km	460 km
Route/Autoroute/Ville	400/300/380 km	500/370/480 km	520/380/485 km	520/380/485 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	9h30/23h	9h/46h	7h30/58h	7h30/58h
Sur borne rapide (de 10 à 80 %)	20 mn (170 kW maxi)	37 mn (150 kW maxi)	30 mn (135 kW maxi)	30 mn (135 kW maxi)
Poids	1 895 kg	1 918 kg	2 140 kg	2 200 kg
Diamètre de braquage	12,5 m	11 m	11 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	67 m	66 m	65 m
Volume de coffre	695 + 105 dm ³	535 dm ³	588 dm ³	565 dm ³

LA TECHNIQUE	Tesla Model Y	Renault Scenic E-Tech	Skoda Enyaq	Volkswagen ID.4
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à rotor bobiné	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Batterie (capacité utile)	57 kWh	87 kWh	77 kWh	77 kWh
Puissance fiscale	6 CV	4 CV	6 CV	6 CV
Puissance maxi	299 ch ⁽¹⁾	220 ch	285 ch	286 ch
Couple maxi	440 Nm ⁽¹⁾	300 Nm	545 Nm	545 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AR	Aux roues AV	Aux roues AR	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R19	215/55 R20	255/50 R19	235/55 R19(AV) / 255/50 R19(AR)
Dimensions L x l x h, en m	4,76 x 1,93 x 1,63	4,47 x 1,86 x 1,57	4,65 x 1,88 x 1,62	4,59 x 1,86 x 1,64
Durée de garantie	4 ans ou 80 000 km ⁽²⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6, 7 sur Scenic, bZ4X, Enyaq, iX1, EX40) • Freinage d'urgence auto. • Isofix 2, 3 sur Enyaq, ID.4 et EX40 • Lecture des panneaux •
Agrément : • Aide au parking AV/AR (EX40 : AR uniquement) • Caméra de recul • Clim' auto. bizona • Ecran tactile avec GPS • Frein à main électrique • Hayon électrique (sauf Enyaq et

LES DIFFÉRENCES	Tesla Model Y	Renault Scenic E-Tech	Skoda Enyaq	Volkswagen ID.4
Accès mains libres	Série	Série	2 890 € ⁽⁴⁾	Série
Conduite semi-autonome	Série	1 000 €	2 890 € ⁽⁴⁾	1 500 € ⁽⁴⁾
Pompe à chaleur	Série	Série	1 100 €	1 170 €
Sièges AV électriques	Série	Indisponible	2 890 € ⁽⁴⁾	1 230 € ⁽⁴⁾
Toit panoramique	Série	1 500 €	1 050 €	3 150 €

LES NOTES DU	Tesla Model Y	Renault Scenic E-Tech	Skoda Enyaq	Volkswagen ID.4
Comportement routier	16	16	15	16
Équipements de sécurité	14	13	13	13
Agrément/performances	17	15	14	15
Confort/insonorisation	15	17	17	17
Équipements de confort/garantie	20	18	15	16
Habitabilité/coffre	20	13	17	16
Aspects pratiques	13	15	14	12
Présentation/ finition	15	16	16	12
Autonomie	8	13	13	13
Prix	13	11	9	10
	1 ^{er} 151/200	2 ^e 147/200	3 ^e 143/200	4 ^e 140/200

5°

6°

7°

8°

9°



Toyota bZ4X

2WD Origin - 64 kWh - 204 ch
43 900 € / 38 900 €

Proposé à prix agressif, avec une dotation moderne et riche, le SUV Toyota propose le plus grand espace aux jambes de ce comparatif aux places arrières. Agile en virage, il offre aussi un confort correct. Bémols : sa maniabilité en ville, sa finition perfectible et son autonomie trop juste.



BMW iX1

eDrive20 - 64,8 kWh - 204 ch
46 900 € / 39 100 €

Chic, accueillant aux places arrière et bien placé en prix, surtout pour un premium, l'iX1 fait envie. Si son comportement rassure, on attendait davantage de sportivité d'un BMW. L'autonomie déçoit aussi, tout comme le petit coffre ou la dotation de série insuffisante.



Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 210 ch
46 990 € / 42 000 €

Bien construit, avec des matériaux de qualité et un design travaillé, l'E-3008 séduit aussi par son confort élevé et son comportement sûr. Le reste est moins à son avantage. Lourd, il manque d'agilité. Ses cotes sont les plus petites à l'arrière, et son tarif peu attractif.



Volvo EX40

Essential - 66 kWh - 238 ch
46 950 € / 38 300 €

Le suédois est le moins cher du lot ici. Il soigne sa présentation, sa finition et l'accueil à l'arrière, et ses deux coffres sont pratiques. Mais pour une meilleure place, il lui faudrait comporter plus d'équipements et moins consommer pour augmenter son autonomie.



Nissan Ariya

Engage - 63 kWh - 218 ch
43 300 € / 40 800 €

Derrière son design futuriste, l'Ariya se montre facile à conduire. Maniable, il manque hélas d'autonomie dans cette version de 63 kWh. Moyen en habitabilité, il est aussi pénalisé par son confort ferme et un manque d'aspects pratiques. Reste une dotation très complète.

Toyota bZ4X	BMW iX1	Peugeot E-3008	Volvo EX40	Nissan Ariya
166 km/h	169 km/h	171 km/h	183 km/h	167 km/h
30s4	30s1	30s9	29s	29s6
5s8	5s	5s6	4s8	4s7
365 km	360 km	400 km	365 km	370 km
425/300/365 km	410/305/370 km	460/330/420 km	395/300/400 km	450/285/385 km
11 h/45h	11 h/34h	11 h 30/50h	11 h/33h	10h/30h
35 mn (150 kW maxi)	29 mn (130 kW maxi)	30 mn (160 kW maxi)	30 mn (175 kW maxi)	35 mn (130 kW maxi)
1 911 kg	1 900 kg	2 192 kg	2 000 kg	1 923 kg
12,2 m	11,9 m	11,1 m	11,8 m	11,6 m
69 m	66 m	63 m	64 m	68 m
560 dm ³	477 dm ³	520 dm ³	509 + 37 dm ³	547 dm ³

Toyota bZ4X	BMW iX1	Peugeot E-3008	Volvo EX40	Nissan Ariya
Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à rotor bobiné
64 kWh	64,8 kWh	73 kWh	66 kWh	63 kWh
5 CV	5 CV	7 CV	9 CV	3 CV
204 ch	204 ch	210 ch	238 ch	218 ch
265 Nm	250 Nm	345 Nm	420 Nm	300 Nm
0 g/km/0 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/0 €
Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AR	Aux roues AV
Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
235/60 R18	205/60 R17	235/50 R20	235/50 R19 (AV) / 255/45 R19 (AR)	235/55 R19
4,69 x 1,86 x 1,65	4,50 x 1,85 x 1,62	4,54 x 1,90 x 1,64	4,44 x 1,87 x 1,65	4,60 x 1,85 x 1,65
3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾	2 ans (km illimités) ⁽²⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾	3 ans ou 160 000 km ⁽²⁾	3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾

Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto. (sauf iX1 et EX40) • Témoin de non-bouclage des ceintures AR, etc. (EX40) • Instrumentation numérique • Jantes alu • Mirror Screen (sauf Tesla) • Sièges AV chauffants (sauf iX1, Enyaq iV et EX40) • Volant cuir multifonction, etc.

Toyota bZ4X	BMW iX1	Peugeot E-3008	Volvo EX40	Nissan Ariya
Série	2 100 € ⁽⁴⁾	Série	Indisponible	Série
Série	2 000 € ⁽⁴⁾	1 250 €	Indisponible	Série
Série	Indisponible	800 €	Indisponible	Série
Série ⁽⁵⁾	960 €	2 800 € ⁽⁶⁾	Indisponible	Indisponible
Indisponible	1 550 € ⁽⁴⁾	1 250 €	Indisponible	1 500 €

Toyota bZ4X	BMW iX1	Peugeot E-3008	Volvo EX40	Nissan Ariya
15	16	16	14	12
14	12	13	13	14
14	15	13	14	13
16	16	17	15	13
19	16	18	15	18
19	9	9	12	15
12	14	12	12	11
10	17	16	15	13
8	8	10	8	8
12	12	9	13	10
5° 139/200	6° 135/200	7° 133/200	8° 131/200	9° 127/200

1. Estimation (Tesla ne communique pas ces données). 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km. 3. Éléments mécaniques et électriques, 2 ans (km illimités) pour les autres composants. 4. Inclus dans un pack. 5. Conducteur uniquement. 6. Inclus la sellerie cuir.



ÉLECTRIQUE

Porsche Macan

4 - 95 kWh - 408 ch

86 439 € / 86 439 €*



PREMIER ESSAI DU PORSCHE MACAN ÉLECTRIQUE

Monsieur Propre

Inédite, cette deuxième génération de Macan passe au tout électrique. Un pari risqué pour celui qui assure une grosse partie des ventes de la marque. Avec 2,4 tonnes sur la balance, est-il toujours une vraie Porsche ?

Après la berline Taycan (tout juste restylée), Porsche lance ici son deuxième modèle 100% électrique. Et il faut admettre que le constructeur prend un certain risque : l'actuel Macan fut régulièrement son modèle le plus vendu, avant que les différentes politiques en Europe ne rendent ses motorisations 100% thermiques moins inté-

ressantes que celles, hybrides rechargeables, de son grand frère le Cayenne. Porsche fait donc le pari que le passage à l'électrique rendra sa compétitivité à son SUV d'entrée de gamme, sans trop y perdre au passage. Sur le papier, le nouveau Macan est une solide proposition : batterie XXL de 95 kWh (capacité utile), puissances généreuses (408 ch ici, pour le "Macan 4", et jusqu'à

639 ch pour le "Macan Turbo"), autonomies confortables (jusqu'à 613 km en cycle mixte WLTP). Sauf qu'avec plus de 2,4 tonnes annoncées, on peut légitimement craindre d'avoir affaire à un SUV pataud et malhabile, qui ternirait le blason Porsche...

Bien sous tous rapports ?

Coupons court au suspense : l'expertise des ingénieurs de Stuttgart est bien ici à l'œuvre. Notre Macan 4, doté de quatre roues motrices (grâce aux deux moteurs), mais aussi de roues arrière directrices (+ 1 872 €), s'inscrit sans hésiter en virage. D'autre part, les suspensions pneumatiques pilotées (+ 2 676 €) contiennent le roulis de l'engin en mode Sport ou Sport Plus. Et en sortie de courbe, ce SUV fait preuve d'un vrai caractère de propulsion, esquissant quelques dérives si son conducteur a le pied un peu trop lourd. Ludique, même si cet imposant SUV ne donne pas vraiment le frisson. La direction est précise

et naturelle. Chose plus rare sur un modèle électrique, c'est aussi le cas de la pédale de frein, à l'attaque franche malgré la combinaison avec la régénération. Au quotidien, on apprécie une voiture vraiment confortable et silencieuse, même si les grandes jantes de 21" "cognent" parfois un peu sur les imperfections les plus sèches (nids-de-poule, raccords, etc.). Nos premiers relevés indiquent une consommation relativement élevée (environ 21 kWh/100 km), ce qui devrait toutefois permettre à ce Macan 4, doté d'une grosse batterie, autour de 450 km d'autonomie réelle sur un parcours varié. Sur autoroute, comptez plutôt moins de 400 km. Rares sont ses concurrents qui font vraiment mieux. Et le Macan peut recharger très vite (il accepte des charges jusqu'à 270 kW). A l'intérieur, Porsche garde une vraie longueur d'avance aussi, y compris sur ses compatriotes comme BMW ou Mercedes. La finition est d'un très haut ni-

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : très cher, le Macan n'a logiquement pas droit au bonus écologique. Et pas de remise en vue pour lui.

L'entretien : la visite est prévue tous les 30 000 km.

L'équipement : si l'équipement de base est relativement complet, il faut tout de même mettre la main à la poche pour monter ce Macan au standing attendu. Parmi les options : sièges électriques à mémoire, volant chauffant, caméra 360°, conduite semi-autonome...



Grâce à sa grosse batterie de 95 kWh, le Macan revendique 613 km d'autonomie WLTP. Comptez environ 390 km sur autoroute, d'après nos premiers relevés.



Les cotes sont un peu décevantes au regard du gabarit de l'engin, mais on est bien installé à l'arrière du Macan. L'assise est confortable, et le dossier bien incliné.



Le coffre est logeable, et doublé d'une petite soute à l'avant bien pratique (voir "bien vu", p. 35).



Grâce à son architecture à 800 V, le Macan peut recharger très vite, à 270 kW sur les bornes compatibles.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (7) • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Limiteur/régulateur de vitesse • Phares à leds et essuie-glaces auto.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Chargeur à induction • Clim' auto. bizona • Ecran central 10,9" avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Pompe à chaleur • Sièges électr. et chauffants AV • Suspension pilotée, etc.

En option Agrément : • Conduite semi-auto. (1 620 €) • Roues AR directrices (1 872 €) • Stationnement semi-auto. et caméra 360° (1 080 €) • Susp. pneumatique (2 676 €), etc.



Si ce Macan électrique est très lourd (2,4 tonnes !), il le cache bien. Grâce aux roues arrière directrices (en option), il est volontaire à l'inscription, et peut même se déhancher, en insistant !

veau, avec des matériaux léchés (vrai cuir, boiseries, inserts en alu) et des ajustements irréprochables. Conducteur et passager sont très bien installés à bord,

même si l'on peut regretter un certain déficit de rangements au regard du gabarit du Macan. A l'arrière, l'habitabilité est correcte, et la position de l'assise

n'est pas compromise par la présence de batteries. Reste l'épineuse question du tarif. Il est logiquement élevé, mais pas plus que ceux d'une bonne partie de

la concurrence, Tesla restant un cas à part. Mais attention aux options, qui peuvent dépasser 20 000 € sans forcer...

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s2
Consommation cycle mixte WLTP	17,9 kWh/100 km
Autonomie cycle mixte WLTP	613 km
Temps de charge borne rapide	33 mn ⁽¹⁾
Poids	2 405 kg

1. De 10 à 80 %, à 270 kW maxi.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2, synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	95 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	408 ch
Couple maxi	650 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	255/45 R21 / 295/40 R21
Dim. L x l x h, en m	4,78 x 1,94 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Porsche Macan 4 (86 439 €*, 408 ch) est évalué dans la catégorie des SUV électriques familiaux premium d'environ 400 ch, qui comprend notamment :

BMW iX xDrive40 (73 300 €*, 326 ch),
Mercedes EQE SUV 500 4Matic AMG Line (106 100 €*, 408 ch),
Jaguar I-Pace EV400 R-Dynamic SE (89 400 €*, 400 ch),
Tesla Model Y Grande Autonomie Transmission Intégrale (49 400 €*, 514 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



Comme à son habitude, Porsche a soigné le poste de conduite. La position se règle facilement et sur une large amplitude, alors que les "sièges confort" portent bien leur nom, sans oublier pour autant le maintien latéral. Les compteurs numériques sont paramétrables et facilement lisibles. Seul défaut : la visibilité vers l'arrière, franchement limitée.

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

AIDES À LA CONDUITE



L'essentiel est de série, mais à un tarif si haut perché, on attendait un équipement plus complet. Il faudra sortir le chéquier pour avoir droit à l'éclairage adaptatif Matrix

Led, au régulateur de vitesse adaptatif, à la conduite semi-autonome ou à une caméra à 360°. Au moins, le fonctionnement des aides à la conduite est parfaitement fluide et intuitif. Dommage, en revanche, que la déconnexion de l'alerte de survitesse demande autant d'étapes consécutives à chaque démarrage...

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	660 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	1 080 €

ÉCRAN TACTILE



L'écran central de 10,9"/27,6 cm est fluide, et accepte le Mirror Screen. Un planificateur d'itinéraire, intuitif et complet, est de la partie. En option (1 440 €), le passager peut bénéficier de son propre écran tactile, pour contrôler, entre autres, la musique.

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

BIEN VU



Le coffre avant, suffisamment profond pour une valise cabine, s'ouvre d'une "caresse" devant le badge Porsche. Pratique.

RATÉ



Même si le Macan n'est pas vraiment un SUV coupé, son dessin "aérodynamique" pénalise la vision vers l'arrière. Point d'essuie-glace, en outre.



FINITION



Le niveau de finition est irréprochable, avec des matériaux de haut niveau : inserts de bois et d'aluminium, vrai cuir... De ce point de vue, on en a pour son argent. Seul défaut, quelques surfaces en noir laqué, plus sensibles aux rayures et qui se salissent facilement.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Un panneau dédié, avec de vrais boutons, commande la clim'. Très bien! En option (432 €), on peut bénéficier de 4 zones de réglages.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre système optionnel Bose (1 188 €) est plaisant. Pour le nec plus ultra, les mélomanes opteront pour une hi-fi Burmester (4 788 €).

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 188 €/4 788 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Malgré des dimensions généreuses, le Macan n'offre pas de nombreux espaces de rangement. Mais l'essentiel y est. Notez aussi le second coffre de 84 dm³ à l'avant, pratique pour ranger les câbles de recharge, par exemple.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Très cher, le Macan ne l'est pas vraiment plus que ses concurrents directs. Surtout, il n'a pas grand-chose à se reprocher : comportement, autonomie, finition... Mais la liste d'options est très longue, et il ne donne pas le frisson.

LES PLUS
Comportement très plaisant
Autonomie suffisante
Finition irréprochable

LES MOINS
Tarif élevé
Politique d'options abusive
Manque de supplément d'âme

PHOTOS : C. CHOULOT



PEUGEOT 208

Quelles sont les meilleures

Quel moteur ?

C'est le modeste 1.2 PureTech de 75 ch que l'on trouve sur l'entrée de gamme, mais les moteurs thermiques de la 208 peuvent grimper jusqu'à 136 ch avec l'Hybrid e-DSC6 et à 156 ch pour les électriques.

1.2 PureTech - 75 ch

Même dépourvu de turbo, l'ancien 1.2 PureTech, fiabilisé au fil du temps, se montre doux et assez volontaire. À l'aise en ville, il ne démerite pas sur route, malgré un petit creux sous 1500 tr/mn (il ne faut pas hésiter à rétrograder). Un sixième rapport serait bienvenu pour abaisser le niveau sonore sur autoroute.

1.2 PureTech - 100 ch

Avec ce moteur doté d'un turbo et d'une vitesse supplémentaire, la 208 franchit un cap, d'autant que la boîte manuelle (imposée) est bien étagée. Les 100 ch permettent des reprises toniques en 5^e et 6^e. Au final, les performances et l'agrément y gagnent, et l'appétit ne s'envole pas trop (5,8 l/100 km de moyenne).

1.2 Hybrid e-DSC6 - 100 ch

NOTRE CHOIX

Depuis le restylage, la 208 reçoit une évolution du 1.2 PureTech, avec une chaîne de distribution et une inédite boîte auto. à double embrayage, qui intègre un moteur électrique 48 V. La version de 100 ch apparaît comme le meilleur compromis, tant en capacités de relance qu'en conso. Avec 5,4 l/100 km, c'est le plus sobre.

1.2 Hybrid e-DSC6 - 136 ch

Avec 136 ch, la 208 Hybrid monte d'un cran ses performances. Le petit système de 48 V permet, en outre, de courtes phases de fonctionnement en 100 % électrique (manœuvres). Hormis quelques à-coups à basse vitesse et une conso un peu plus élevée qu'avec la version de 100 ch (+ 0,4 l), ce bloc est très agréable.

Electrique 50 kWh - 136 ch

L'entrée de gamme de l'E-208 dispose d'une batterie de 46 kWh utiles. La douceur d'utilisation et les reprises sont convenables, mais l'autonomie (305 km en moyenne, 260 km sur autoroute) est un peu juste pour un usage serein en dehors des villes. Sur borne rapide (100 kW maxi), comptez 25 mn d'attente.

Electrique 51 kWh - 156 ch

L'E-208 de 156 ch reçoit une batterie de 48 kWh utiles et un moteur synchrone optimisé. Les relances sont canon, mais la puissance maxi n'est disponible qu'en mode Sport, et l'autonomie reste limitée pour les départs en week-end (245 km sur autoroute). De plus, cette version impose la finition GT, à 34 500 €*...

1.2 Hybrid e-DSC6 100 ch



La 208 se montre déjà performante avec la motorisation 100 ch Hybrid e-DSC6, gage de confort de conduite, de polyvalence et de sobriété.

1.2 PureTech 100 ch



Souple, tonique et plutôt discret, le 1.2 PureTech de 100 ch reste à l'aise sur tous les terrains, bien secondé par la boîte à six rapports.

51 kWh - 156 ch



Sur les grands axes, en rechargeant à 80 %, les étapes n'excèdent guère 200 km. Comptez 30 mn⁽¹⁾ sur une borne rapide à 100 kW et 9 h sur une Wallbox (7,4 kW).



E. MONTGOBERT

La gamme

Le choix s'avère assez large. La gamme 208 comprend six moteurs, dont deux essence, deux hybrides 48 V et deux électriques. Au final, seul le diesel manque désormais à l'appel. L'entrée de gamme débute par un 1.2 PureTech atmosphérique de 75 ch, uniquement livré avec la version de base, baptisée Active. Ce même moteur est ensuite décliné avec un turbo pour une puissance de 100 ch et il peut être associé aux trois finitions du catalogue. Même chose pour le nouveau bloc 1.2 hybride

48 V e-DCS6 dans sa déclinaison de 100 ch. En revanche, en 136 ch, il impose la finition haute GT. Viennent ensuite les deux versions électriques. La première, de 136 ch, est équipée de la batterie d'ancienne génération (50 kWh) et laisse le choix entre les trois finitions Active, Allure et GT. La seconde, de 156 ch, profite d'une batterie plus récente, d'une capacité un peu plus forte (51 kWh) et elle n'est livrée qu'avec l'onéreuse finition GT.

FINITION	ESSENCE		HYBRIDES 48 V		ÉLECTRIQUES	
	1.2 PureTech 75 ch	1.2 PureTech 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 136 ch	50 kWh 136 ch	51 kWh 156 ch
Active	19550 € 19300 €* 19300 €*	20850 € 20400 €*	23550 € 23100 €*	—	34100 € 29400 €*	—
Allure	—	22750 € 22100 €*	25450 € 24700 €*	—	36100 € 31000 €*	—
GT	—	24650 € 24200 €*	27350 € 26800 €*	28550 € 28000 €*	38000 € 33200 €*	39300 € 34500 €*

Meilleures versions ?

NOS MESURES	Essence		Hybrides 48 V		Électriques	
	1.2 PureTech 75 ch	1.2 PureTech 100 ch	1.2 Hybrid e-DSC6 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 136 ch	50 kWh 136 ch	51 kWh 156 ch
Moteur	3 cylindres, 12S	3 cylindres, 12S + turbo	3 cylindres, 12S + turbo + électrique (48 V)	3 cylindres, 12S + turbo + électrique (48 V)	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 199 cm ³	—	—
Vitesse maxi	169 km/h	181 km/h	181 km/h	198 km/h	150 km/h	150 km/h
Accélération 1 000 m D. A	35s8	32s4	32s2	30s1	31s9	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	13s4/20s/—	8s3/10s2/14s4	9s6 (en Drive)	5s6 (en Drive)	6s4 (en Drive)	5s6 (en Drive)
Consommation moyenne	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km	5,4 l/100 km	5,8 l/100 km	15,8 kWh/100 km	17 kWh/100 km
Autonomie moyenne	677 km	758 km	814 km	758 km	305 km	300 km
Coût aux 1 000 km	113 €	111 €	103 €	111 €	40 €	43 €
Freinage de 130 à 0 km/h	63 m	64 m	66 m	66 m	68 m	64 m
Volume de coffre	345 dm ³	345 dm ³	345 dm ³	345 dm ³	310 dm ³	310 dm ³
Couple maxi	118 Nm à 2 750 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 750 tr/mn	300 Nm à 3 674 tr/mn	500 Nm à 4 060 tr/mn
CO ₂ /Bonus ou malus	120 g/km/+ 100 €	117 g/km/0 €	101 g/km/0 €	105 g/km/0 €	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Réservoir/Capacité batterie (brute/utile)	40 litres/—	44 litres/—	44 litres/—	44 litres/—	—/ 50/46 kWh	—/51/48 kWh
Intervalle des révisions	20 000 km ou 1 an	20 000 km ou 1 an	25 000 km ou 1 an	25 000 km ou 1 an	25 000 km ou 2 ans	25 000 km ou 2 ans

LES ÉTOILES	Essence		Hybrides 48 V		Électriques	
	1.2 PureTech 75 ch	1.2 PureTech 100 ch	1.2 Hybrid e-DSC6 100 ch	1.2 Hybrid e-DCS6 136 ch	50 kWh 136 ch	51 kWh 156 ch
Agrément	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Performances	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Souplesse à basse vitesse	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Niveau sonore	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Budget carburant/énergie	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
Prix (coefficient 2)	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●
BILAN	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●

Quelle finition ?

La gamme 208 s'articule autour de trois niveaux d'équipement, dont la très séduisante version haut de gamme GT. Voyons laquelle offre le meilleur compromis.



PEUGEOT

Même en version premier prix, la 208 n'a pas à rougir esthétiquement.



Look sympa et dotation complète: l'Allure est la finition qui offre le meilleur compromis.



Reconnaissable à ses jantes de 17" et à ses arches de roue noires, la finition GT n'est pas donnée.

Active

A 19 300 €, la finition Active offre de série une jolie teinte spéciale (jaune Agueda), des projecteurs à leds, les rétros électriques. Et malgré l'absence de jantes alu, les enjoliveurs design font illusion. A bord, la climatisation est manuelle et les compteurs sont à aiguilles, mais au centre de la console, le grand écran tactile de 10"/25 cm avec Mirror Screen valorise l'habitacle.

Allure

NOTRE CHOIX

Pour un surcoût de 1 900 €, le 2^e niveau Allure n'apporte pas grand-chose de plus côté look (jantes alu, calandre couleur), mais la dotation monte d'un gros cran. Parmi les équipements supplémentaires, notons le fameux i-Cockpit avec écran numérique de 10"/25 cm, l'aide au stationnement AV/AR, la clim' auto. (monozone), le frein de parking électrique et les vitres et lunette arrière surteintées.

GT

Là aussi, le surcoût s'élève à 1 900 € par rapport à la finition inférieure. La superbe version GT dispose de jantes alu de 17" et des phares full led. Notez que l'habitacle se dote de l'i-Cockpit avec écran à effet 3D, de la caméra de recul et d'une clé mains libres. Hormis le PureTech 75, la GT peut être associée à l'ensemble des moteurs et donne accès au toit panoramique à 650 €.

LES ÉQUIPEMENTS

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Aide active au maintien dans la voie • Airbags (6) • Allumage auto. des phares • Détection de sous-gonflage • Isofix (2) • Lecture des panneaux • Régulateur/limiteur de vitesse • Témoin de non-bouclage des ceintures AV/AR.

Rétroviseur intérieur jour/nuit auto	–	Série	Série
Feux de route auto.	–	–	Série
Surveillance des angles morts	–	500 € ⁽¹⁾	250 € ⁽¹⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	–	400 € ⁽²⁾	400 € ⁽²⁾
Conduite semi-autonome de niveau 2	–	400 € ⁽³⁾	400 € ⁽³⁾

Agrément: • Banquette rabattable 2/3-1/3 • Bluetooth • Climatisation manuelle • Ecran tactile 10"/25 cm avec Mirror Screen • Prises USB-C AV/AR • Rétroviseurs électriques et dégivrants • Siège conducteur réglable en hauteur • Vitres avant électriques • Volant réglable en hauteur et profondeur • Volant cuir multifonction.

Clim manuelle/auto.	Série/–	–/Série	–/Série
Compteurs numériques 3,5"/10"	Série/–	–/Série	–/Série
Rétroviseurs électriques/dégivrants	–/Série	Série	Série
Aide au parking AV/AR	–	Série/Série	Série/Série
Jantes alu	–	Série (16")	Série (17")
Vitres et lunette AR surteintées	–	Série	Série
Sièges AV chauffants	200 €	200 €	Série
Chargeur smartphone sans fil	–	100 €	Série
Accès et démarrage mains libres	–	400 €	Série
Caméra de recul/360°	–	250 €/500 € ⁽¹⁾	Série/250 €
GPS	550 € ⁽⁴⁾	400 €	400 €
Sièges AV électriques et massants	–	–	1 400 €
Toit panoramique	–	–	650 €

1. Inclus dans le pack Vision. 2. Inclus dans le pack Drive Assist. 3. Inclus dans le pack Drive Assist Plus, uniquement avec boîte auto. 4. 400 € sur version électrique.

LES ÉTOILES

Présentation	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Prix/équipement	●●●●●	●●●●●	●●●●●
BILAN	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Planche de bord de la version GT



F. GROUT

La finition haut de gamme GT met l'accent sur le style, avec ses inserts façon carbone, ses nombreuses surpiqûres et les bandeaux lumineux. Les panneaux de porte, les compteurs 3D, le pédalier en alu et la jolie sellerie spécifique font également partie de la dotation.

Accès mains libres



De série sur GT et facturé 400 € sur Allure, cet équipement facilite la vie au quotidien.

Régulateur adaptatif



Si vous roulez beaucoup sur autoroute, cette fonction à 400 € peut s'avérer pratique.

Toit panoramique



PEUGEOT

Uniquement proposé à 650 € sur GT, le grand toit panoramique (non ouvrant) apporte une sensation d'espace supplémentaire.

Sièges chauffants



En hiver, cette option à 200 € sur Active et Allure mais de série sur GT est un élément de confort non négligeable.

Peugeot 208

1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 100 ch
25 450 € / 24 700 €*

Dans sa version de 100 ch, la 208 1.2 Hybrid e-DCS6 constitue le meilleur compromis. Gage de confort de conduite grâce à sa boîte auto. à double embrayage, cette mécanique assure des performances suffisantes en toutes situations. En outre, elle se contente de 5,4 l/100 km en moyenne, soit 0,4 l/100 km de moins que le PureTech de 100 ch à boîte manuelle. Cette motorisation a aussi l'avantage d'être proposée avec les trois finitions. La version intermédiaire Allure (avec clim' auto., radars AV/AR, compteurs numériques...) est le choix le plus rationnel, sans dépasser 25000 €. Celle de 136 ch qui impose la finition haute GT suscite l'intérêt, mais elle est chère. A l'inverse, l'entrée de gamme PureTech manque de polyvalence avec sa puissance de 75 ch, sa boîte manuelle à 5 rapports et sa dotation limitée. Enfin, les électriques offrent un agrément sans faille, mais l'autonomie est juste et les prix s'envolent.



A l'aise tant en ville que sur voie rapide, la 208 1.2 Hybrid e-DCS6 de 100 ch convainc aussi en espaçant les passages à la pompe, avec une conso moyenne réduite : 5,4 l/100 km.



Nombre de places : 5

La citadine Peugeot n'a jamais été réputée pour son habitabilité. Aux places arrière, l'espace au niveau des jambes et des coudes est compté pour des adultes.



Volume : 345 dm³

Le coffre très correct de la Lionne fait plutôt bonne figure dans sa catégorie. Mais l'imposante marche au niveau du seuil peut gêner...



Bien dotée, la finition Allure gagne en modernité avec des compteurs numériques et un frein de parking électrique.



La nouvelle Mercedes Classe E

DIESEL

220 d 9G-Tronic

AMG Line

197 ch - 5,6 l/100 km

73 850 € / **69 700 €***



PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Classe E à trois propriétaires de véhicules équivalents. Hugues, Erwan et Dominique nous livrent leurs impressions.

HUGUES Dir. d'agence, Villebon-sur-Yvette (91)



Il possède une **BMW Série 5**
520d BVA8 Business Design
63 130 € - 190 ch - 6,3 l/100 km

Pas de doute, cette Classe E est un pur produit Mercedes

Le design

La taille de la calandre me rappelle certaines Mercedes des années 1990. Un détail sympa: celui de l'étoile dans le graphisme des feux arrière. L'allure générale reste toutefois plus lourde et ostentatoire que chez BMW. En somme, la Classe E est conforme à l'idée que je me fais d'une Mercedes.

La vie à bord

La capacité du coffre est similaire à celle de ma Série 5, et parfois limite en hauteur... Confort et ambiance à l'arrière sont dignes d'une premium. J'apprécie aussi le style élégant et aéré de la planche de bord. Les lignes de leds changeant de couleur apportent une touche de chic, et l'intégration de tous ces écrans, très high-tech, est réussie. Un détail toutefois, les touches sensibles au volant, trop sensibles, compliquent leur utilisation.



Au volant

Je note que l'affichage tête haute est hyper complet. Le confort et le silence à bord créent vraiment un effet "conduite paisible". Au point que le caractère moteur me paraît assez effacé. Le comportement de la Classe E la place aussi dans le clan des autos "cocons". Ce n'est en rien un défaut, mais j'apprécie davantage le feeling de conduite, plus typé, de ma BMW Série 5.

ERWAN Chauffeur de taxi, Montlhéry (91)



Il possède une **Mercedes Classe E**
220 d 9G-Tronic AMG Line
60 850 € - 194 ch - 6 l/100 km

Je sais d'emblée quelle sera ma prochaine voiture !

Le design

J'aime beaucoup cette calandre qui a pris de l'ampleur et la nouvelle signature des leds de jour: la Classe E y gagne en gueule. Quant au profil, il me fait plus que jamais penser à la Classe S. J'adore! Je retrouve cet effet "voiture de Monsieur" à l'arrière, et la signature lumineuse en forme d'étoile est sublime!



La vie à bord

Je craignais que le poste de conduite n'évolue vers le "tout écran", façon Tesla. En réalité, les interfaces numériques sont top et bien intégrées, et je ne me perds pas dans les commandes. J'apprécie tout autant l'amélioration de la qualité perçue, et celle des matériaux. Les passagers profitent aussi de ce traitement de luxe: quatre buses d'aération, réglage de clim' indépendant et tactile... Et comme le coffre gagne quelques centimètres en hauteur, je valide avec enthousiasme!

Au volant

La vue 3D du GPS retranscrite sur le bloc compteurs est ratée (effet de flou gênant à l'œil). En revanche, je suis épaté par la souplesse du duo moteur-boîte et du confort accru de cette nouvelle Classe E. Elle est pourtant chaussée de roues en 20" (option)! Le bond en avant est impressionnant, autant que le silence à bord.

DOMINIQUE Garagiste, Les Ulis (91)



Il possède une **Audi A6**
40 TDI quattro S tronic S line
64 700 € - 204 ch - 6,2 l/100 km

L'A6 prend un certain coup de vieux face à cette Classe E

Le design

Pas de doute, Mercedes sait y faire pour distinguer ses berlines. Le standing de la nouvelle Classe E la rapproche de plus en plus d'une Classe S. Ses lignes arrondies et modernes donnent d'ailleurs un petit coup de vieux à l'A6, plus rectiligne. De plus, j'aime bien les étoiles dessinées dans les feux arrière. Ça sort de l'ordinaire.

La vie à bord

L'écran central est impressionnant, et le second face au passager (option) a son intérêt pour lui faire passer le temps. Je suis aussi sensible à la belle finition de la Classe E (cuir, surpiqures, leds d'ambiance). C'est du beau travail et je sens que les matériaux vont bien vieillir. A l'arrière, l'atmosphère est typique d'une allemande: l'assise est ferme, mais confortable. C'est parfait.

Au volant

Je connais bien les Mercedes, et vous confirme que le haut niveau de confort de cette Classe E est conforme à la réputation de la marque. Je suis davantage étonné par son dynamisme. Je la sens bien "posée" au sol. Très saine (essai sur route mouillée), elle ne bronche pas dans les enchaînements de virages. J'apprécie cette agilité qui contribue à un réel plaisir au volant.



ENTRÉES GRATUITES TOP MARQUES MONACO

RIEN QUE POUR VOUS
À RÉSERVER AVANT LE 31 MAI

ADHÉREZ & VIVEZ UN TRÈS BEL ÉVÉNEMENT AUTOMOBILE*

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

VOUS ÊTES ADHÉRENT, téléphonez
pour réserver vos places

* Dans la limite des stocks disponibles

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

Je souscris au Club Auto Plus

- ☐ Je choisis l'offre **Classique** : adhésion pour un an + deux entrées à TOP MARQUES MONACO. Je règle 34€* (1)
☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an + deux entrées à TOP MARQUES MONACO. Je règle 2,83€ par mois par prélèvement
(tarif valable 1 an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

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

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

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SON ALTESSE SÉRÉNISSE LE PRINCE ALBERT II DE MONACO

TOP MARQUES MONACO™

SUPERCAR SHOW

CLASSIC CARS • HYPERCARS • INNOVATION



5 - 9 JUIN 2024
GRIMALDI FORUM | MONACO

L'ASTAROSSA®
8 JUIN - VENTE AUX ENCHÈRES 100% FERRARI

LMI BY LAFFITE AUTOMOBILI

www.topmarquesmonaco.com [#topmarquesmonaco](https://twitter.com/topmarquesmonaco)

DASSAULT AVIATION JULIUS BASSON Dacia Renault NITOURING HILTI LAFITTE AUTOMOBILI MONTE CARLO LE CASINO MONACO HONDA PIRELLI

#M047 #D1557040

Dater et
signer obligatoirement

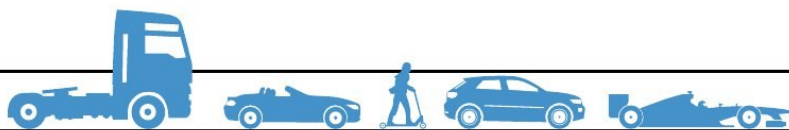
À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier: FR77227434051. Dans la limite des stocks disponibles - Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. * À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 05 juin 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte adhérent en notifiant votre décision à notre service adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits écrivez à : ERAS - DPD Service juridique, 40 avenue Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex ou à dpd@world-media.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr. Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





Honda EM1 e: Le premier scooter 100 % électrique du constructeur japonais

2,3 ch - 2923 €*

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Le troisième larron

L'offre de motos et scooters 100 % électriques n'est pas encore prolifique. Parmi les grands constructeurs généralistes, seuls BMW (avec son très chic et cher CE 04) et Yamaha (avec son petit NEO's sans permis) occupaient jusqu'alors le terrain. Honda débarque sur le créneau avec son EM1 e, rival direct du Yamaha. Son premier deux-roues "à pile" est donc, lui aussi, accessible dès 14 ans. Maniable et doté d'une faible hauteur de selle qui permet de bien poser les deux pieds à plat à l'arrêt, il est agile et facile à prendre en main. Par ailleurs, ses suspensions douces soignent le confort, notamment sur les pavés, les ralentisseurs et les bouches d'égouts. Appréciable, tout comme les deux petits rétroviseurs latéraux qui, une fois réglés, garantissent une bonne rétrovision

ou le freinage puissant et simple à doser. Moins réjouissante, l'accélération mollaissone au démarrage dérout. Dans une rue en pente, avec un passager assis à l'arrière sur la large selle, il est prudent de rester sur la droite de la chaussée pour ne pas gêner les automobilistes. Une fois le Honda EM1 e lancé, la vitesse maxi plafonne à 50 km/h. A ce rythme, la batterie de 10 kg et 270 W se vide en 41 km seulement en mode Eco⁽¹⁾. Pour la recharger (de 25 à 75 % en 2 heures), elle doit être retirée et glissée dans un support, à garder chez soi. Aucun câble n'ayant été prévu, l'opération s'avère fastidieuse et peu pratique. Dommage car, à 2923 €, le tarif se montre plus attractif que celui de certains vélos (de ville) électriques haut de gamme.

Charles Thouluc



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	50 km/h
Autonomie ⁽¹⁾	41 km
Temps de charge ⁽²⁾ de 25 à 75 %	2 heures
Poids	95 kg

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Triphasé
Puissance maxi	1,7 kW (2,3 ch)
Batterie lithium-ion	29,7 Ah (capacité brute)
Freins AV/AR	Disque/tambour
Transmission	A la roue AR
Pneus AV/AR	90/90 R12/ 100/90 R10
Dim. L x l x h, en m	1,86 x 0,68 x 1,08
Durée de garantie	5 ans (km illimités)

1. En mode Eco. 30 km en mode Standard.
2. 6 heures de 0 à 100 %.

Le verdict **Auto Plus** **Correct**



Logée sous la selle, la batterie doit être systématiquement retirée de son support et glissée dans un chargeur (bruyant!). Elle passe de 25 à 75 % de sa capacité en 2 heures. Et de 0 à 100 % en 6 heures.



Très lisible, le tableau de bord 100 % digital affiche la vitesse en gros. Les autres informations sont succinctes. L'autonomie de la batterie est indiquée en pourcentage. Ce serait plus précis en kilomètres.

La belle histoire

d'une légende française

En 1949, Peugeot débute le cyclomoteur avec une bicyclette à moteur Vap. Le constructeur innove continuellement. La célèbre Peugeot 103, icône des années 70, roula 46 ans. De la Bima aux hypersports des années 2000, Peugeot offre une gamme variée. Ce hors-série de 120 pages retrace l'histoire du cyclomoteur avec des experts et des photos d'époque.



En vente dès le 17 mai



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Lampe rechargeable pour capot LEDinspect d'Osram



PHOTOS: F. GROUT

Lampe sous-capot rechargeable
LEDinspect d'Osram référence: LEDIL415),
104,99 € sur Leroymerlin.fr.

Les bricoleurs savent qu'une luminosité de qualité est primordiale pour travailler correctement. Osram, fabricant d'ampoules, propose une grande barre d'éclairage à fixer sous le capot afin d'éclairer le compartiment moteur.

Comment ça marche ?

Le bloc d'éclairage se compose de 32 leds réparties sur 70,5 cm. Mais la lampe mesure 115 cm en comptant les crochets de maintien positionnés de chaque côté. La fonction télescopique permet d'étendre l'un d'eux sur 67 cm, portant la longueur totale à 182 cm afin de pouvoir l'accrocher sous les larges capots. Un clic sur le bouton et la lampe s'allume, deux clics et elle passe

en pleine puissance. Le fabricant annonce 4 h 50 d'autonomie ou 2 h en puissance maxi. Le temps de recharge annoncé est de 3 h via une prise USB-C (cordon fourni). Pour ne pas rayer la carrosserie, les crochets orientables sont à couvrir d'une mousse (fournie) autocollante, dense et épaisse.

Au final ●●●●

2 h 24 d'autonomie constatée à pleine puissance et 2 h 52 pour la recharge: tout est OK. Nous avons mesuré 1 100 lux à 0,5 m, ce qui confirme la forte puissance d'éclairage. On aurait aimé que le deuxième crochet soit, lui aussi, extensible pour que la lumière reste au centre du capot, mais rien de gênant: si besoin, l'ensemble se retourne. Bémol, le prix, élevé.

Bien ●●●● Moyen ●●●● Décevant ●●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

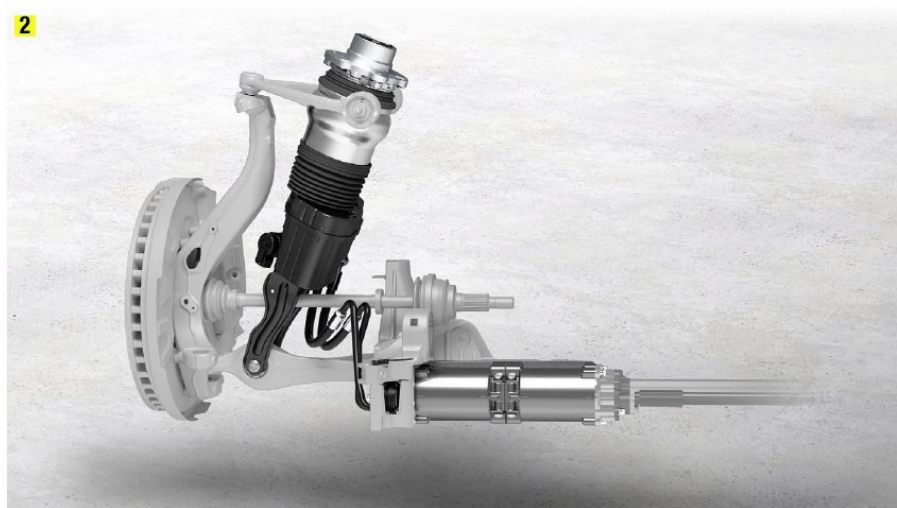
Par Vincent Desmonts

La suspension Porsche Active Ride



PHOTOS: PORSCHE AG

Plus besoin de barres anti-roulis avec cette suspension magique **1**, qui utilise des amortisseurs pilotés reliés à des pompes hydrauliques **2**.



Con concevoir une suspension nécessite des compromis afin de trouver le bon équilibre entre confort et dynamisme. Mais la toute nouvelle Active Ride de Porsche parvient à résoudre la quadrature du cercle! Par quel miracle ?

Comment ça marche ?

La suspension Active Ride combine de façon plutôt

classique des ressorts pneumatiques et des amortisseurs pilotés. Mais elle se distingue par le fait que chaque amortisseur est relié à une pompe hydraulique alimentée par le réseau électrique haute tension de la voiture (électrique ou hybride rechargeable). Elle peut ainsi faire varier en continu, individuellement et de façon quasi instantanée, la fermeté

de chaque amortisseur. Cela permet d'effacer toutes les bosses de la chaussée, tout en offrant un excellent maintien de la caisse dans tous les axes (roulis, cabrage, plongée). Il devient également possible de se passer de la traditionnelle barre anti-roulis. La suspension Active Ride peut même légèrement incliner le véhicule vers l'intérieur du virage afin d'améliorer

le confort des passagers! Enfin, elle permet de relever la structure lors de l'ouverture des portières pour un accès à bord plus aisé.

A l'usage

En un mot: magique! Les ralentisseurs sont gommés, comme le roulis. Seul problème, cet équipement coûte la bagatelle de 8 154 € sur la nouvelle Porsche Taycan.

Jérôme
FombelleVincent
CoppinSoufyane
BenhammoudaVincent
Desmonts

PRATIQUE

Par J. Palaz

Quiz Les voyants au tableau de bord

L'allumage de l'un de ces témoins, qu'il soit rouge ou orange, fixe ou clignotant, n'est jamais une bonne nouvelle. Mais avant de vous inquiéter, testez vos connaissances.

1



- a. Usure des plaquettes de frein
- b. Défaillance du circuit de freinage
- c. Serrage du frein à main

2



- a. Fuite à l'échappement
- b. Colmatage du FAP
- c. Appoint d'AdBlue requis

3



- a. Faible niveau de liquide de frein
- b. Niveau bas du liquide de refroidissement
- c. Faible niveau d'AdBlue

4



- a. Dysfonctionnement de l'ABS
- b. Défaillance de l'ESP
- c. Alerte de franchissement de ligne

5



- a. Défaut de la direction assistée
- b. Défaillance de l'antivol
- c. Dysfonctionnement des commandes au volant

6



- a. Usure des plaquettes de frein
- b. Défaut de pression des pneus
- c. Faible niveau de liquide de refroidissement

7



- a. Dysfonctionnement moteur
- b. Problème de transmission
- c. Défaillance du système antipollution

8



- a. Niveau faible du liquide de refroidissement
- b. Température anormale du liquide de refroidissement
- c. Surchauffe de l'huile moteur

9



- a. Dysfonctionnement du système de préchauffage
- b. Faible niveau de charge de la batterie
- c. Défaillance du système d'éclairage

10



- a. Défaut d'adhérence des pneumatiques
- b. Défaillance de la direction assistée
- c. Problème du système de transmission

11



- a. Niveau bas du liquide de refroidissement
- b. Décharge importante de la batterie
- c. Faible niveau d'huile

12



- a. Démarrage impossible
- b. Stop-arrêt immédiat
- c. Défaut électrotechnique

VOYANT 1 : b et c. Lorsque le frein à main est desserré, ce voyant, qui a une double fonction, doit s'éteindre. S'il reste allumé, il peut y avoir un problème de capteur, celui situé sous le frein à main ou celui de mise à la masse. S'il clignote, une défaillance de l'ABS ou de l'ESP est plus probable. Mais le premier réflexe est de contrôler le niveau du liquide de frein. Si celui-ci est bas, cela implique nécessairement une recherche de fuite à confier à un garage.

VOYANT 2 : b. L'allumage du voyant FAP indique une saturation de suie qui obstrue le filtre. La régénération du FAP impose, en effet, une température de 550 °C minimum. Or, l'accumulation de courts trajets empêche la régénération de se faire. Si le témoin s'allume, parcourez une dizaine de kilomètres à plus de 3000 tr/mn sur l'avant-dernier rapport afin d'éviter que le véhicule passe en mode dégradé.

VOYANT 3 : c. Il vous informe que vous devez faire le plein d'AdBlue. Son déclenchement vous laisse au maximum 2400 km d'autonomie avant l'immobilisation du véhicule. Un appoint de 5 litres minimum (sans dépasser 9 litres) éteint le témoin. S'il reste allumé, rapprochez-vous d'un professionnel pour qu'il inspecte le fonctionnement du système dans son ensemble.

VOYANT 4 : b. Pour corriger la trajectoire du véhicule, l'ESP s'appuie sur de nombreux capteurs : vitesse de rotation des roues, accélération transversale, angle de braquage et capteur de lacets. Lorsque ces derniers sont opérationnels et que l'ESP est activé, le voyant s'efface. Mais si l'un des éléments est défaillant, le témoin demeurera allumé pendant tout le trajet.

VOYANT 5 : a. Un défaut de la direction assistée n'empêche jamais de tourner les roues. En cas d'alerte, il faut distinguer deux cas de figure : si le système de direction assistée est électrohydraulique, un appoint d'huile spécifique résout le problème. Si le système est entièrement électrique, une recherche de panne sera nécessaire.

VOYANT 6 : b. Un défaut de pression des pneus augmente le risque de déjanter ou de crever. Il est donc conseillé de vite s'arrêter pour la vérifier et, si besoin, faire l'appoint. Vous pouvez reprendre la route tout en veillant à ce que la fuite ne soit pas trop rapide. L'allumage du témoin peut également être lié à un défaut de capteur de pression, endommagé ou non étalonné après un remplacement de pneumatiques.

VOYANT 7 : a et c. Le témoin moteur peut être orange ou rouge, fixe ou clignotant. Orange, il signale une défaillance du système d'injection, d'allumage ou

d'antipollution. Rouge, il traduit une panne plus sérieuse, comme une surchauffe ou une détérioration du pot catalytique. Ensuite, une alerte permanente annonce un défaut mineur ou intermittent. Si le voyant s'allume et s'éteint de façon alternative, il indique un problème critique sur un élément plus important.

VOYANT 8 : b. S'il s'allume en roulant, mettez le chauffage à fond ou arrêtez-vous le plus vite possible : le liquide de refroidissement est trop chaud. Outre la possibilité d'un défaut du capteur de température ou de niveau, le risque de surchauffe du moteur est important. Un problème de l'une des pièces du circuit (radiateur, joint de culasse, pompe à eau...) peut engendrer une casse moteur. Si ce témoin se déclenche à froid, cela peut être dû au flotteur de la sonde dans le vase d'expansion.

VOYANT 9 : a. Uniquement présent sur les diesels, il indique que les bougies de préchauffage font monter la température dans les cylindres. Il s'éteint lorsque celle-ci est suffisante pour que le moteur démarre. S'il reste allumé après la phase de démarrage, il signale un dysfonctionnement du relais de préchauffage, des bougies de préchauffage ou du circuit électrique. S'il clignote ou s'allume et que vous constatez une perte de puissance, un problème d'injection est alors à redouter.

VOYANT 10 : c. Témoin d'anomalie de transmission, il signale une défaillance au niveau de la boîte de vitesses ou du système de transmission du véhicule. Les causes de son déclenchement peuvent être diverses : niveau de liquide de transmission bas, capteurs défectueux, problèmes mécaniques à l'intérieur de la boîte de vitesses ou encore surchauffe de la transmission. Dans ce dernier cas, réduisez votre vitesse et évitez les accélérations brusques.

VOYANT 11 : a. Relié au capteur mesurant la quantité de liquide de refroidissement dans le réservoir dédié, il s'allume si le niveau est trop bas. Surveillez la température moteur : si elle grimpe, mettez le chauffage à fond pour évacuer les calories. En cas d'appoint immédiat, ouvrez le bouchon doucement, car le liquide est sous pression. Par ailleurs, vérifiez qu'une fuite n'est pas à l'origine de la diminution du liquide.

VOYANT 12 : c. Uniquement visible sur les modèles électriques, ce point d'exclamation sur un symbole de batterie ou de véhicule signifie l'existence d'un défaut électrique. Une panne qui peut provenir soit d'un problème de câblage, soit d'un souci avec certains composants électriques. Les causes peuvent être multiples, et graves, un arrêt immédiat est donc fortement recommandé.



LE BILAN APRÈS 100 000 KM

BMW Série 3



O. ITRICH / AUTOBILD

Génération après génération, la Série 3 reste l'un des best-sellers de BMW. L'actuelle mérite-t-elle vraiment sa réussite commerciale ? Pour le savoir, une seule solution : la soumettre à notre redoutable marathon de 100 000 km.

Depuis près de cinquante ans et sept générations, la Série 3 demeure l'un des modèles à succès de BMW. Un engouement dû à ses nombreuses variantes, au talent de motoriste de la marque, mais

également à une fiabilité de haut niveau. Notre voiture d'essai, une 320d Touring de 190 ch, a tout de même démontré que même chez BMW, on faisait des économies. Ainsi, l'un des treillis de protection de l'échappement

et les soufflets antipoussière des amortisseurs se sont déchirés. Plus inquiétant pour le futur, le démontage a révélé un coussinet de bielle très abîmé et des traces d'huile brûlée dans les cylindres.

Par Pierre Audemar



Mécanique Rien à redire... pour le moment ?

DIESEL

Dans l'ensemble, aucune panne récurrente n'a été relevée sur ces motorisations, qu'elles soient à quatre (16d, 18d et 20d) ou six cylindres (30d et M340d). Toutefois, les défauts de coussinet de bielle et les traces d'huile brûlée dans les cylindres de notre voiture-test laissent planer quelques

inquiétudes au-delà de 100 000 km, ces deux problèmes pouvant, à terme, entraîner une casse du moteur.

ESSENCE

Délivrant de 156 à 510 ch, les cinq blocs se révèlent d'une fiabilité quasiment parfaite.

HYBRIDE RECHARGEABLE

Cette technologie est proposée en deux niveaux de puissance, toujours sur la base du 2.0 essence. Les rares problèmes détectés sur ces variantes ne sont pas causés par ce quatre cylindres mais par la batterie de traction. Ce composant a d'ailleurs déjà été à l'origine de deux rappels majeurs, visant à éliminer des risques potentiels d'incendie.

TRANSMISSION

Une seule boîte de vitesses, automatique à convertisseur de couple et dotée de huit

rappports, équipe l'ensemble de la gamme. En matière de fiabilité, elle se montre irréprochable. Propulsion au départ, la Série 3 existe également, hormis sur les déclinaisons 18i et 18d, en version 4 roues motrices (xDrive). Selon les motorisations, cette transmission, qui n'est source d'aucun problème, est livrée de série ou en option.



O. ITRICH / AUTOBILD



DEKRA



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



C. BÖRRIES / AUTO BILD

Electronique Encore quelques soucis

TABLEAU DE BORD

Hormis les versions d'entrée de gamme d'avant le restylage de 2022, les Série 3 de type G20 reçoivent une instrumentation numérique. La marque bavaroise a soigné la mise au point de ce dispositif et aucun souci n'a été signalé.

ÉQUIPEMENTS

Sur une poignée d'autos, des pannes de GPS, nécessitant le remplacement du module de commande, ont été constatées. De temps en temps, certaines fonctions de confort peuvent également se déconnecter. Il faut alors redémarrer la voiture.



A. SAUNIER



C. CHOULOT

Matériaux Au-dessus du lot

HABITACLE

Lors de la dernière édition de notre enquête qualité (voir n° 1832, page 52), nos experts ont donné à cette BMW la meilleure note de sa catégorie en ce qui concerne la qualité de fabrication intérieure. Cela se passe de commentaires.

CARROSSERIE

Sa protection ainsi que celles des soubassements n'est pas parfaite. Néanmoins, elle reste très soignée. Les assemblages des différents éléments sont, en revanche, quasiment irréprochables. De la vraie qualité "made in Germany".



N. SOLER



N. SOLER

L'avis des propriétaires

"En progrès, mais sans renier ses racines BMW"

N. SOLER

Je roule en BMW depuis plus de vingt-cinq ans et je retrouve dans ma 320d de 2019 le caractère si particulier des modèles de la marque, notamment grâce à la transmission aux roues arrière. Bien que puissant, le 2.0 diesel

se révèle très économe. Certes, 80 % de mes trajets s'effectuent sur le réseau secondaire, mais une moyenne de 5,3 l/100 km, cela reste très faible. Par rapport à mes précédentes BMW, j'estime que le confort a bien progressé. Quant à la finition intérieure, elle s'avère toujours aussi parfaite. Surtout, après 51 000 km, je ne déplore ni panne ni bug.

➔ **Stéphane T.**, 15000 Aurillac

"Une voiture pour les accros à la techno"

DR

Cette 320i de 2020 (64 000 km) est trop sophistiquée pour un conducteur de mon âge (76 ans). J'ai tellement de mal à trouver certains réglages de la tablette tactile que, la plupart du temps, je suis

obligé de m'arrêter pour les chercher en toute sécurité! Quant aux multiples alertes, comme l'aide au maintien en ligne, elles sont agaçantes au quotidien. Hormis ces considérations "technologiques", cela reste une berline agréable à conduire, remarquablement finie et très confortable.

➔ **Eric T.**, par e-mail

"Mes craintes se sont rapidement estompées"

DR

Pour des raisons fiscales, ma société m'a imposé de passer, en 2020, de la 330d à la 330e. Certes, la perte de deux cylindres n'est pas sans conséquence sur l'agrément, mais les

performances et le caractère typique des voitures de la marque (merci la propulsion!) sont toujours au rendez-vous. Comme je fais principalement de l'autoroute, je ne parviens jamais à parcourir plus de 20 km en tout électrique. Mais, même en mode hybride, la consommation – environ 7 l/100 km – me paraît raisonnable. Malheureusement, la batterie empiète sur le volume de coffre et il faut maintenant se restreindre sur les bagages quand on part en vacances. Lorsque viendra l'heure de la remplacer, je reprendrai la même, mais en version break pour remédier à ce problème.

➔ **Nathanaël P.**, par e-mail

"Elle a les qualités et les défauts d'une... italienne"

DR

Ma seule erreur en 2020, lorsque j'ai commandé ma 320d, c'est d'avoir choisi les jantes optionnelles de 19". Avec elles, elle se révèle trop inconfortable. Autre point noir, bien que ma

voiture n'ait que 47 000 km, elle a déjà fait plusieurs séjours à l'atelier. Le premier concernait le combiné d'instrumentation digitale, qui, à 23 000 km, s'est subitement éteint alors que je roulais. Les deux autres avaient pour but de corriger les bugs du GPS (écran figé, itinéraires fantaisistes...), mais ceux-ci reviennent toujours après quelques semaines. Finalement, cette auto enchante par sa mécanique nerveuse et son comportement sportif, mais sa non-fiabilité va faire que je changerai de marque à la fin de ma LLD.

➔ **Michel A.**, par e-mail



O. TRICH / AUTO BILD

LE VERDICT **Auto Plus**

Un sans-faute à portée de main

Fiabilité moteur

Diesel



Essence/PHEV



Electronique

Tableau de bord



Equipements



Matériaux

Habitacle



Carrosserie



Il y a fort longtemps qu'une Série 3 n'avait pas fait preuve de tels niveaux de qualité et de fiabilité. Certes, il subsiste une poignée d'imperfections électroniques à résoudre, mais rien de très grave. Pour réaliser un carton plein, il faudra toutefois que les signes d'usure prononcés constatés sur "notre" 320d (coussinets de bielle, huile brûlée dans les cylindres...) restent des cas isolés. Sinon, les 2.0 diesels pourraient se révéler moins résistants au fil des kilomètres.

Citroën Grand C4 Picasso

Prise en charge insuffisante, qui plus est sous la forme d'un bon d'achat non fractionnable : Istvan Hunyadi estime que la manière de faire de Citroën n'est pas respectueuse du client qu'il est.



J.-F. BADIAS / ANDIA

1 015 € payés pour changer de réservoir à 49 200 km !

Lorsque l'on a un membre de sa famille qui travaille pour un constructeur automobile, on est naturellement plus enclin à choisir un véhicule de cette marque. C'est le cas d'Istvan Hunyadi, domicilié à Strasbourg (67), qui roule en Citroën pour cette raison. Notre lecteur a ainsi racheté à ce proche son Grand C4 Picasso 1.2 PureTech 130 en 2019. Ce monospace avait alors 2 ans. Comme son prédécesseur, Istvan a systématiquement confié au réseau des

Chevrons l'entretien de son véhicule. Une précaution qui n'a malheureusement pas empêché que ce dernier tombe en panne en février dernier.

Tout ou rien

La cause de cette immobilisation surprend alors beaucoup Istvan Hunyadi. D'autant qu'à ce moment-là, son Grand C4 Picasso n'affiche que 49 200 km au compteur. Il faut, en effet, remplacer le réservoir de carburant : un défaut hélas fréquent sur ce modèle, qui

entraîne une facture salée. Pour récupérer sa voiture en état de marche, Istvan doit ainsi payer 1 641 €. Mais s'il s'acquitte de cette somme, cela ne signifie nullement que notre lecteur accepte cette issue sans broncher. Il écrit donc au constructeur afin de lui demander une prise en charge. En retour, il reçoit un bon d'achat de 626 €, correspondant à 38 % de participation. Insuffisant pour Istvan Hunyadi qui, en prime, peste de ne pouvoir utiliser ce coupon qu'en une seule fois. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

Bien qu'agé de 7 ans, le Grand C4 Picasso d'Istvan Hunyadi a peu roulé et, surtout, il a toujours été parfaitement entretenu. Il est donc logique et justifié que notre lecteur attende un geste beaucoup plus conséquent de Citroën. Selon le barème de nos experts, la prise en charge du constructeur doit atteindre 80 % dans ce dossier. De plus, quitte à être remboursé en bons d'achat, Istvan apprécierait de recevoir plusieurs coupons, voire un remboursement, plutôt qu'une unique "grosse coupure".

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Mercedes CLA

Casse prématurée

Je possède une CLA 220 d de 2017 qui affiche 164 600 km. Malgré ce kilométrage que j'estime faible pour une Mercedes, le moteur vient de casser. Le devis de réparation s'élève à 15 825 € et je n'ai, à ce jour, obtenu que 20 % de participation.

Sébastien Menard, 81000 Albi

NOTRE CONSEIL Mercedes ou pas, le barème de nos experts indique qu'un moteur a une durée de vie de 300 000 km. Ainsi, en tenant compte du kilométrage du 2.1 diesel de votre CLA, mais aussi du fait que ce dernier a désormais plus de 7 ans, le constructeur doit augmenter son geste et le faire passer à 45 % du montant total.

Peugeot 2008

Trop-plein à évacuer

Suite à un problème de consommation d'huile de mon 2008 1.2 PureTech 110 de 2017 (77 300 km), mon concessionnaire a changé le déshuileur. Peugeot doit-il me rembourser la facture de 468 € ?

Catherine Schreiber, 56520 Guidel

NOTRE CONSEIL Au vu des presque 7 ans de votre 2008, et malgré son kilométrage plutôt faible, Peugeot est en droit de laisser une part de la facture à votre charge. Toutefois, la majeure partie de celle-ci, en l'occurrence 80 %, doit vous être reversée. Mettez le constructeur en demeure par lettre recommandée avec AR de vous accorder cette participation.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Seat a payé 50 % du moteur de hayon

Retour sur le dossier de Gérard Renier, de Reclesne (71), et de son Seat Ateca 1.4 TSI ACT 140 de 2017, paru dans notre n° 1844. A 89 900 km, le moteur d'ouverture-fermeture du hayon de ce SUV venait de rendre l'âme, laissant notre lecteur avec une facture de 601 €, que la marque ne voulait pas prendre en charge. Appuyé par nos experts, et suite à notre publication, Gérard a relancé Seat, qui a alors nettement assoupli sa position et accepté de rembourser la moitié de la note à son client.



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



BIEN CHOISIR UN...

Volkswagen Touran (2003-2010) à moins de 8 000 €

Le Touran s'est fait une place au soleil dès son arrivée sur le marché. En occasion, il permet de mettre la main sur un véhicule spacieux sans casser sa tirelire. Mais attention à la fiabilité au moment de choisir !

Destiné aux familles en quête d'un monospace compact (4,40 m de long), le Volkswagen Touran est très rapidement devenu une référence dans le segment. Aujourd'hui encore, ses aspects pratiques n'ont rien de suranné face aux SUV de plus en plus gros mais pas forcément plus pratiques. Trois personnes peuvent ainsi prendre place aisément sur la seconde rangée, à laquelle on accède par des portes conventionnelles. Il existe aussi une version sept places, fréquente en occasion et

sans surcoût notable, qui séduira les familles nombreuses. Mais alors que le volume du coffre est l'une des plus grandes forces du Touran, la malle est réduite à peau de chagrin (172 dm³) avec les trois rangées en place. Les rails de toit livrés de série sur les déclinaisons Confort ou Confortline (printemps 2007) seront alors utiles pour installer un coffre de toit en complément. Ces versions intermédiaires proposent aussi d'office la mise en tablette du siège passager qui, avec les trois assises indépendantes et amovibles, peut trans-

former le Touran en utilitaire. A l'avant, le poste de conduite est austère et accuse le poids des ans. Mais l'ergonomie est correcte, tout comme les matériaux. Reste que si la finition est au niveau, les habillages peuvent avoir souffert d'une utilisation intensive en famille.

Des diesels capricieux

C'est d'ailleurs souvent le cas dans cette limite de budget, où l'on trouve rarement des exemplaires avec moins de 150 000 km quel que soit le moteur. Au rayon essence, il est possible de mettre la main sur le 1.6 FSI de 115 ch ou encore sur le 1.4 TSI de 140 ch, nettement plus convaincant à l'usage. Tous deux ont peu fait parler d'eux, contrairement aux diesels les plus diffusés, qui ont entaché la carrière

du Touran en raison de leur fiabilité perfectible. Si le 1.9 TDI 90 est sans histoires, le 105 ch connaît davantage d'avaries. Mais le 2.0 TDI de 140 ch à injecteurs-pompes est de loin le plus capricieux avec des problèmes de culasse, de turbo, de vanne EGR ou de volant moteur. Bref, tout y passe. En revanche, les choses se sont considérablement améliorées à partir de 2008 avec la deuxième génération de cette motorisation, équipée d'une injection à rampe commune. A noter qu'il faudra parfois prévoir 1 000 € de plus pour ne pas dépasser les 200 000 km avec ces derniers modèles. Dans tous les cas, visez un Touran restylé dès janvier 2007 (boucliers, phares, calandre...), mieux fini, mieux équipé et en général plus fiable.

Par Soufyane Benhammouda

Certes, l'habitacle du Touran est un peu austère.

Mais les matériaux de bonne facture compensent, même si des plastiques durs sont sensibles aux rayures.



Nombre de places : 5 ou 7



Volume : 605 à 707 dm³

Malgré une place centrale étroite, trois passagers sont confortablement installés à l'arrière. La version 7 places est elle aussi accueillante, avec un coffre de 464 à 594 dm³ en configuration 5 places, mais de seulement 172 dm³ en 7 places.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ L'entrée de gamme (sans nom) est triste. Elle est remplacée par l'Édition One début 2005 et gagne le régulateur de vitesse, puis par la Sélection (2006) et la Trendline (2007), équipées de la clim'. La présentation est sans fantaisie, mais l'équipement correct. Le milieu de gamme Confort, puis Confortline, est mieux doté avec des tiroirs sous les sièges, l'accoudoir central réglable, la clim' auto, et les vitres arrière électriques. Les Sport/Sportline misent surtout sur le style.

LA DOTATION DE SÉRIE

Édition One/Sélection/Trendline : • ABS + ESP • Clim' manuelle (sauf Édition One) • Fixations Isofix AR • Prise 12 V dans le coffre • Radio-CD MP3 RCD300 4 haut-parleurs • Régulateur de vitesse • Sièges AR individuels et amovibles • Vitres AV élec. • Volant réglable.

Confort/Confortline : • Accoudoir central réglable • Clim' auto. • Radio 8 haut-parleurs • Rails de toit noirs • Siège passager rabattable • Tablettes aviation AR • Tiroirs avant • Vitres AR électriques.

Sport/Sportline : • Antibrouillards • Calandre chromée • Jantes 16" • Ordinateur de bord • Radio-CD MP3 RCD500 • Volant et levier de vitesses en cuir.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesels		
	1.6 FSI 115	1.4 TSI 140	1.9 TDI 90	1.9 TDI 105	2.0 TDI 140
Vitesse maxi	179 km/h	189 km/h	165 km/h	171 km/h	194 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s4	31s4	36s9	35s2	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11s4/17s2/24s6	8s2/10s4/13s2	11s7/13s4/16s5	10s1/11s5/14s	7s6/9s4/11s8
Consommation moyenne	8,5 l/100 km	8,6 l/100 km	6,8 l/100 km	7,1 l/100 km	7,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,5/8,4/9,5 l/100 km	7,9/8,6/9,4 l/100 km	5,9/6,4/8 l/100 km	6,7/6,8/7,8 l/100 km	6,8/7/8,7 l/100 km
Poids	1 540 kg	1 540 kg	1 624 kg	1 575 kg	1 674 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m	69 m	71 m	70 m	70 m
Moteur	4 cyl. en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo	4 cyl. en ligne, 8S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	1 598 cm ³	1 390 cm ³	1 896 cm ³	1 896 cm ³	1 968 cm ³
Puissance maxi	115 ch à 6 000 tr/mn	140 ch à 5 600 tr/mn	90 ch à 4 000 tr/mn	105 ch à 4 000 tr/mn	140 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	155 Nm à 4 000 tr/mn	220 Nm à 1 750 tr/mn	210 Nm à 1 800 tr/mn	250 Nm à 1 900 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	190 g/km/3	159 g/km/2	155 g/km/3*	159 g/km/3*	139 g/km/3*
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Majoritaires à moins de 8 000 €, les diesels offrent une puissance allant de 90 à 140 ch. On retrouve aussi deux essence de 115 et 140 ch, ce dernier bénéficiant d'une vignette Crit'Air 2. Le 1.6 de 102 ch est rarissime.

1.6 FSI 115 : sans soucis, ce moteur manque néanmoins de vitamines pour les longs trajets, alors que sa consommation est élevée. Il est le plus abordable de la sélection : un modèle de 2003 avec 175 000 km coûte moins de 4 000 €.

1.4 TSI 140 : plus moderne et suralimenté, ce bloc sied mieux aux ambitions familiales du

Touran. La surconsommation est mesurée au regard de l'agrément et des performances en nette hausse. Installé sur les modèles restylés, on le déniché rarement avec moins de 170 000 km au compteur dans ce budget.

1.9 TDI 90 : cette mécanique est la plus solide de la gamme. Dotée d'une boîte à 6 rapports, elle est sobre tout en proposant des performances honnêtes. Un bon compromis pour le Touran, mais les offres sont rares et les kilométrages élevés. Un modèle de 2009 avec 200 000 km se négocie autour de 6 000 €.

1.9 TDI 105 : jusqu'en 2009, ce bloc a connu de nombreux problèmes de volant moteur bimasse, qui use l'embrayage. On note aussi des grippages des injecteurs, voire des casses de bielles (code BXE). A aborder avec prudence donc. Un Confortline de 2009 avec 160 000 km entre dans le budget.

2.0 TDI 140 : ce bloc à injecteurs-pompes, puissant et souple, est a priori idéal. Mais il cumule les pannes lourdes et chères. A éviter, d'autant que le surcoût est sensible : comptez 7 000 € avec 200 000 km au compteur.

Côté fiabilité

A surveiller

Injecteurs-pompes. Ils se grippent sur le 2.0 TDI 140 principalement, mais également parfois sur le 1.9 TDI 105. A 500 € l'unité, la facture grimpe rapidement.

Pneus. Les quatre enveloppes s'usent prématurément, quelquefois même avant 25 000 km. Vérifiez leur état lors de l'achat et prévoyez une géométrie si besoin.

Refroidissement. La culasse poreuse et la pompe à eau défaillante peuvent causer de sérieux soucis sur le 2.0 TDI 140 à injecteurs-pompes. Contrôlez l'historique et vérifiez régulièrement le niveau d'eau. Moins de problèmes sur les modèles restylés.

Vanne EGR. Sur tous les Tiguan diesels produits avant 2010, elle s'encrasse fréquemment (fumée noire, pertes de puissance). Comptez 800 € pour la remplacer.

Volant moteur. Sur les TDI 105 et 140, des tremblements à l'accélération annoncent sa défaillance, et entraînent une usure prématurée de l'embrayage (2 000 €).

* Pastille Crit'Air 4 jusqu'en 2005.

Nous vous conseillons

Un 1.9 TDI 90 Confortline

Malgré sa puissance modeste, ce bloc est volontaire et permet au Touran d'être polyvalent. Il est aussi le plus robuste. La finition Confortline des modèles restylés ne manque de rien. On trouve un exemplaire 7 places avec 180 000 km au compteur autour de 7 200 €.



ACCIDENTS, VISITE MÉDICALE,
INTERDICTION DE CONDUIRE...

Permis et seniors : démêlez le vrai du faux

Entre projets de réglementations, rumeurs et idées reçues, on a parfois le sentiment qu'en France, vieillir et conduire ne font pas toujours bon ménage. Y a-t-il un fond de vérité dans tout ce qu'on entend sur les seniors au volant ? Vérifions-le point par point.

A chaque drame de la route impliquant un senior, c'est la sempiternelle interrogation qui revient : faut-il laisser nos aînés conduire jusqu'à la fin de leurs jours ou doit-on remettre en question le principe du permis de conduire acquis à vie ? Un débat sans fin, qui mêle les notions d'aptitude à conduire, le sujet de la visite médicale, ou encore les solutions permettant aux proches de "confisquer les clés" d'une personne âgée jugée dangereuse au volant. Mais ce que peu questionnent encore, c'est la perte d'autonomie qu'engendrerait un retrait de permis. "La majorité des seniors vivent dans les petites villes, là où l'automobile est importante pour les simples déplacements mais également pour le maintien de la sociabilité et l'autonomie", affirme Serge Guérin. Par ailleurs, les seniors sont plus dangereux pour eux-mêmes que pour les autres. En effet, sur l'ensemble des accidents impliquant leur responsabilité, on constate que leur mortalité est plus élevée que celle des autres tranches d'âge.

On entend souvent dire que les seniors sont les plus dangereux au volant

C'est faux. Les statistiques* de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière invalident cette assertion. En effet, les seniors sont "présomés responsables" de 9 % des victimes automobilistes, alors qu'ils représentent 22 % de la population. Les 18-35 ans sont quasi aussi nombreux (21 % de la population) mais provoquent, eux, 48 % des décès sur la route ! "On se représente communément que les seniors ne sont plus en capacité de conduire. Bien sûr, il y a des situations où certaines personnes commencent à avoir des problèmes mécaniques, de vision, d'ouïe, de réflexes... mais très souvent elles le ressentent et s'arrêtent d'elles-mêmes", affirme Serge Guérin. Par ailleurs, les seniors sont plus dangereux pour eux-mêmes que pour les autres. En effet, sur l'ensemble des accidents impliquant leur responsabilité, on constate que leur mortalité est plus élevée que celle des autres tranches d'âge.

Aucune visite médicale n'est obligatoire pour garder son permis

C'est vrai, car la proposition de loi de la députée européenne française Karima Delli n'a pas

été validée par le Parlement européen. Pour rappel, il s'agissait de mettre fin au permis à vie en instaurant une visite médicale tous les quinze ans. Avec pour objectif de réduire de moitié la mortalité sur les routes. Une mesure qui ne ciblait pas spécifiquement les seniors, comme c'est le cas dans d'autres pays tels que l'Espagne (65 ans), le Danemark et la Finlande (70 ans) et les Pays-Bas (75 ans). Cependant, certaines pathologies**, comme l'accident vasculaire cérébral, l'hypertension ou l'insuffisance cardiaque, nécessitent une visite médicale – chez un médecin agréé par la préfecture – pour vérifier sa compatibilité définitive ou temporaire avec la conduite. La Sécurité routière rappelle que si vous ne passez pas de visite médicale et que vous êtes responsable d'un accident lié à une pathologie incompatible avec la conduite, vous n'êtes pas couvert par votre assurance.

Même passé 70 ans, une visite pour contrôler sa vue n'est pas obligatoire

C'est vrai, mais certaines pathologies** ophtalmologiques peuvent être également incompatibles avec la conduite, comme la perte brutale de la vision d'un œil, une altération de la vision nocturne, une hypersensibilité à l'éblouissement, une intervention chirurgicale, ou encore des troubles de la mobilité du globe oculaire. Sans visite médicale, l'assurance ne couvrira pas en cas d'accident responsable dû à la pathologie.

Le médecin généraliste peut interdire la conduite

C'est faux ! Que ce soit pour les personnes âgées, ou pour les autres. Un généraliste ne peut en aucun cas suspendre le permis d'un de ses patients. Il peut cependant l'alerter sur le risque que peut présenter son état de santé et recommander une visite médicale chez un médecin agréé par la préfecture, qui, lui, a ce pouvoir. Mais rien n'oblige le conducteur à s'y rendre et à s'exposer ainsi à la menace de devoir restituer son permis. L'association 40 millions d'automobilistes, quant à elle, y est favorable "pour tous les usagers, et non uniquement les seniors, car un médecin traitant connaît son patient, sa vie, et peut agir".

L'entourage peut entreprendre des démarches pour obliger un senior à lâcher le volant

Vrai, mais... Les proches peuvent alerter le préfet du département, qui, s'il juge la situation sérieuse, ordonnera une visite médicale. Mais dans les faits, la décision reste compliquée à prendre pour l'entourage.

Il est possible de suivre des formations de remise à niveau du code et de la conduite

C'est vrai ! Ce qui permet de faire le point sur sa conduite, mais également de se tenir à jour sur les évolutions du code de la route. Ces stages peuvent être proposés sous forme d'ateliers gratuits par les collectivités, les associations, voire les mutuelles et assureurs, mais également sous forme payante par les écoles de conduite.



CH. IGOUNET



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

Ce sont les seniors qui paient le plus cher leurs primes d'assurance auto

C'est faux, les jeunes restent imbattables à ce chapitre. Ce sont en effet les 18-25 ans qui paient le plus cher, avec un tarif moyen, selon le comparateur Lesfurets.com, de 1 343 €/an, toutes formules confondues. Les 66 ans et plus affichent, eux, une prime moyenne de 567 €/an.

Il paraît qu'il faut un macaron "S" à l'arrière du véhicule quand on a plus de 70 ans...

C'est faux! C'est une rumeur qui circula un temps sur les réseaux sociaux, contredite par la Sécurité routière. Aucun projet de loi n'envisage de rendre l'apposition de ce macaron obligatoire. Mais si cela vous amuse, rien ne vous l'interdit non plus!

En cas de difficultés ou de pathologies physiques, comme un mal de dos ou de l'arthrose, il est conseillé de ne pas conduire

Pas si simple. C'est, au fond, une question de bon sens et de contexte. Que l'on soit jeune ou moins jeune, si l'on n'a pas d'autre choix que de devoir prendre le volant, on peut améliorer le confort de conduite en aménageant son véhicule – mais également sa conduite. Ajuster la position de son siège, installer un coussin de soutien, faire des pauses plus régulières, voire, pour ceux qui en ont la possi-

bilité, opter pour un véhicule qui ménage les articulations (seuil de porte plus haut, boîte de vitesses automatique, direction plus douce, etc.). Mais pour les plus âgés ayant l'habitude de rouler avec la même auto depuis des lustres, ces changements peuvent être difficiles à intégrer, voire contre-productifs. *"C'est qui est arrivé à un monsieur chez qui je travaillais, confirme Murielle, aide à domicile. Il avait l'habitude de sa vieille voiture, mais ses proches l'ont changé pour une plus récente. Et il a eu, depuis, des accidents à répétition."*

Il faut passer une visite médicale pour conduire un camping-car XXL

C'est vrai, mais... Si votre permis B a été délivré avant le 20 janvier 1975, vous pouvez conduire un camping-car dont le PTAC (poids total autorisé en charge) dépasse 3,5 tonnes. En revanche, s'il est plus récent, il vous faut passer le permis C, pour lequel une visite médicale est imposée tous les cinq ans, puis tous les deux ans à partir de 60 ans et tous les ans dès 76 ans. La nouveauté, c'est que le Parlement européen vient d'adopter un projet de directive qui autorise la conduite, avec un permis B, des "autocaravanes" dont la masse est inférieure ou égale à 4,25 tonnes, quelle que soit la motorisation. Une mesure que la France devra transposer en droit national d'ici à 2028.

Par Séverine Fontaine

* Chiffres 2022, ceux de 2023 ne relèvent pas les présumés responsables.

** Liste des affections médicales sur [Tinyurl.com/s5z4wk2j](https://tinyurl.com/s5z4wk2j)



Même si, avec l'âge, la vue baisse et les réflexes peuvent être éteints, les seniors, plus prudents, sont loin d'être les plus dangereux sur la route...

VOS QUESTIONS

Conso/loi Certificat d'immatriculation

"J'ai acheté, mi-décembre à un pro, un utilitaire de 2008 dont je n'ai toujours pas la carte grise! Qui paiera le PV?"

Fabrice P., 68180 Horbourg-Wihr

Pascale Gétin. Le risque d'être "pruné" est limité, mais si tel était le cas vous seriez redevable de 135 € d'amende, minorée à 90 €. A charge de demander au pro de vous rembourser, ce qu'il peut refuser. Cela posé, c'est ici surtout le délai à rallonger de l'émission de la carte grise qui est préoccupant. Votre vendeur dénonce les lenteurs de l'ANTS*, mais n'est-ce pas plutôt lui qui vous balade? Un tel délai cache un loup. Un conseil: si, après une mise en demeure, il ne vous la remet pas, réclamez l'annulation de la vente pour non-conformité et le remboursement des sommes versées. Citez l'arrêt du 30 janvier 2024 de la Cour d'appel de Chambéry, qui rappelle une fois de plus que l'absence de certificat d'immatriculation est de nature à entraîner la résolution de la vente**.

* Agence nationale des titres sécurisés (Ants.gouv.fr). ** Arrêt n° 22/01319.



G. BONNEFONT / IP3 PRESS / MAXPPP

Expertise Contrôle technique volontaire

"Est-il possible d'effectuer un contrôle technique juste pour connaître l'état de son auto?"

Alexandre L., par e-mail

Antoine Jacquot. Tous les centres de contrôle sont en mesure de réaliser, sur demande, un contrôle technique dit "volontaire". Il s'agit d'un test identique à celui qui est imposé périodiquement, la différence étant qu'il ne sera pas enregistré et ne vous permettra donc pas d'obtenir la vignette. Mais vous n'aurez également pas de contre-visite à effectuer en cas de défaillance majeure, voire critique. Cela peut présenter un intérêt lorsque l'on a, par exemple, un doute sur l'auto que l'on vient d'acheter, afin d'obtenir des éléments de preuve pour un éventuel recours contre un vendeur indélicat. Il peut également être utile de vérifier juste un point précis, comme les suspensions ou le freinage. Le contrôle sera alors partiel et le coût réduit (comptez environ 45 €), sinon le tarif est identique à celui d'un contrôle normal.



SHUTTERSTOCK

Loi Carton rose

"Mon permis, délivré en 1968, n'apparaît pas dans le fichier national. Comment faire pour l'enregistrer?"

Dominique G., par e-mail

M^e Frank Samson. Bien que ce soit rare, il arrive en effet que des vieux permis soient passés à la trappe lors de la numérisation. Problème, si vous perdiez matériellement votre carton rose, cela vous placerait dans une situation compliquée (et pourrait vous obliger à saisir le tribunal administratif et donc à prendre un avocat). Pour éviter un tel cas de figure, réclamez à la préfecture un relevé d'informations pour constater de visu que votre permis n'est effectivement pas enregistré. Sur ce document devrait être indiqué "aucun droit". Envoyez alors une nouvelle lettre à la Préfecture pour demander à être enregistré, en y joignant impérativement la copie du courrier reçu ainsi que celle de votre titre actuel. La régularisation devrait être ainsi actée.



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

"Compteur" d'histoires



Par Jean-Christophe Piot

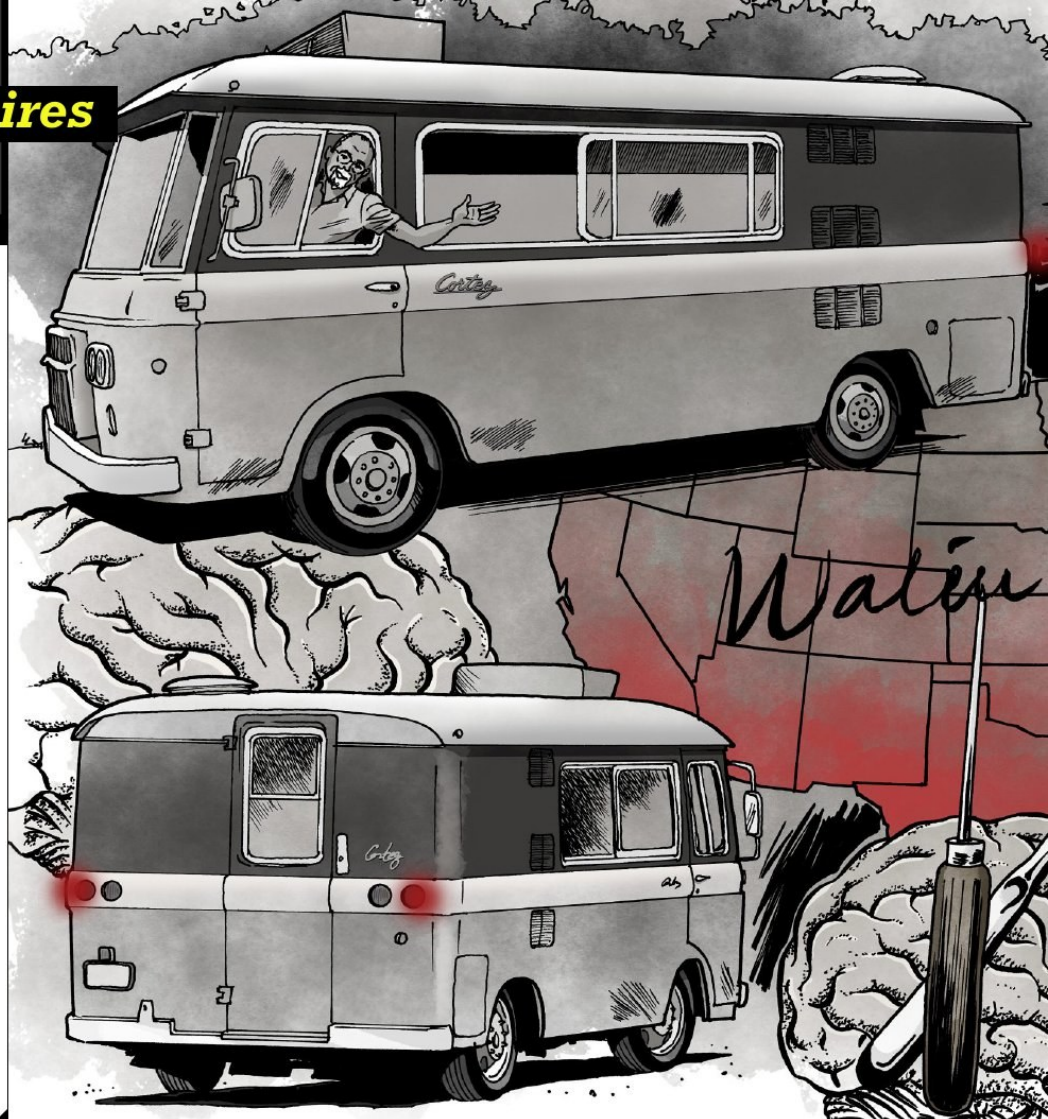
L'histoire semble sortie tout droit d'un film d'horreur, elle est pourtant vraie. A bord de son camping-car Cortez, le médecin Walter Freeman aura lobotomisé 4 000 personnes en vingt ans dans vingt-trois Etats américains.

On peine à le croire et pourtant. Dans l'Amérique des années Eisenhower, on estimait qu'il n'y avait pas plus efficace pour soigner la dépression, l'épilepsie, l'insomnie ou l'hystérie que d'enfoncer un pic à glace à travers l'orbite des patients – la lobotomie transorbitale, une pratique dont la banalisation doit beaucoup à un médecin de Philadelphie, Walter Freeman.

Pour comprendre comment on en est arrivé là, il faut revenir en 1935. Un demi-siècle après les premières tentatives du psychiatre suisse Gottlieb Burckhardt, le portugais Egas Moniz décide de parier à son tour sur la chirurgie pour calmer l'état d'extrême agitation dont souffrent certains de ses aliénés. En sectionnant la substance blanche qui relie les deux hémisphères cérébraux, le médecin constate une réduction radicale de la frustration, de la colère ou de l'agressivité chez ses patients – du moins chez ceux qui survivent. Que Moniz ne prenne pas la peine de s'assurer de leur consentement ne l'empêchera pas de recevoir le prix Nobel de médecine, un succès qui légitimera son procédé aux yeux de la communauté médicale en général et des établissements psychiatriques en particulier. Et pour cause : sa méthode a le mérite de simplifier la gestion des malades les plus agités.

Dès la fin des années 1930, les techniques progressent : un Italien, Adamo Fiamberti, met au point une nouvelle approche qui consiste à enfoncer une pointe d'acier à 7 centimètres de profondeur dans le cerveau des patients en la faisant passer par le coin de l'œil, près du nez. La lobotomie transorbitale est née : un petit coup sec pour enfoncer l'os, un léger mouvement latéral sur 15°, on recommence de l'autre côté et c'est plié, il ne faut pas dix minutes pour calmer le plus agité des patients. Les plus chanceux doivent souvent réapprendre à se nourrir ou à se laver, d'autres sont parfois plongés dans un état d'hébétéude pour le restant de leurs jours. Le lobe frontal du cerveau étant le siège de la personnalité et des fonctions cognitives supérieures, l'opération se traduit en tout cas par une modification brutale du comportement et par une régression de

En 1945, en Pennsylvanie, un jeune médecin perfectionne la méthode par lobotomie pour traiter les troubles psychiques.



QUAND LE BON DOCTEUR FREEMAN SILLONNAIT L'AMÉRIQUE

Opérations du cer glace à bord de la

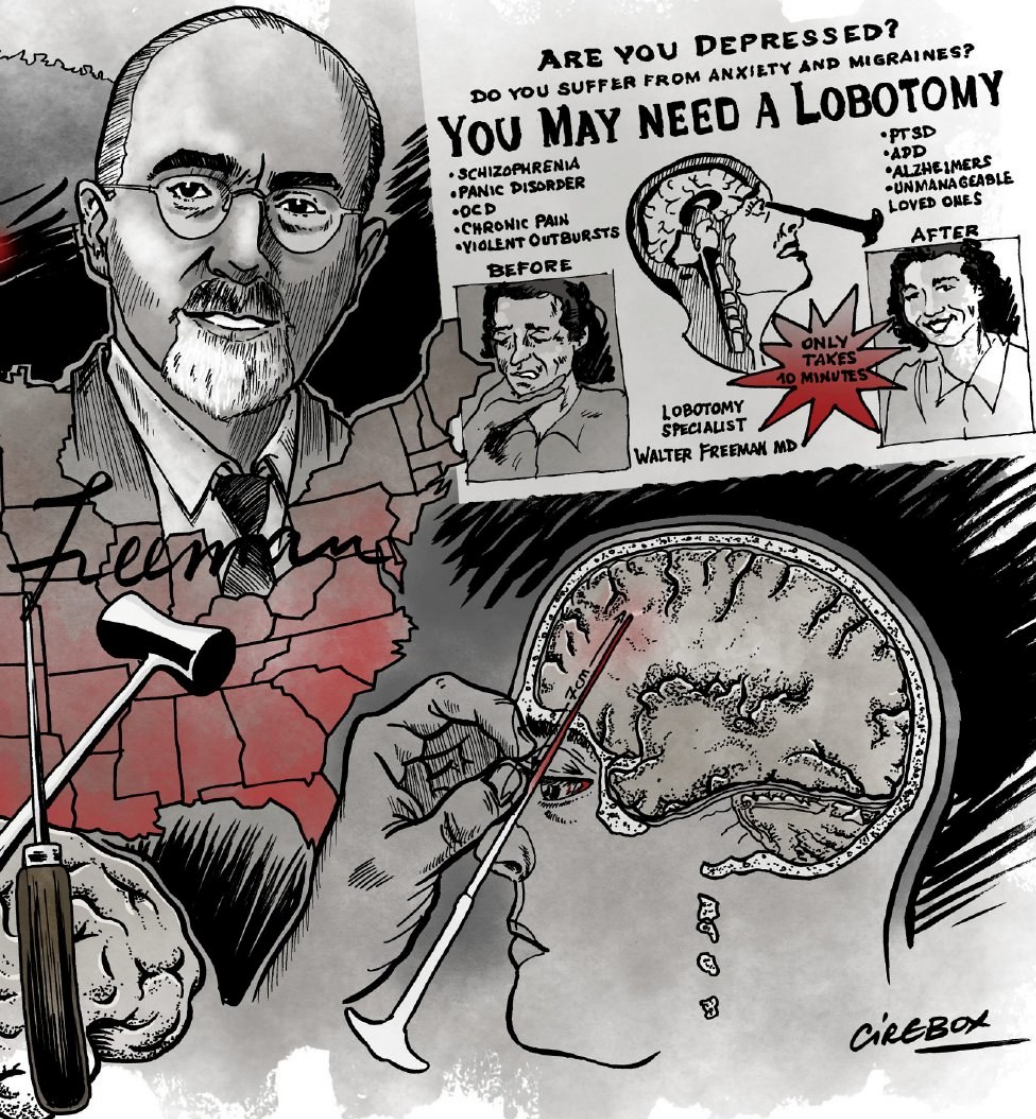
l'intelligence qui varie selon les patients. Le film *Vol au-dessus d'un nid de coucou* (Milos Forman, 1975) en donne un aperçu d'autant plus saisissant qu'il est parfaitement réaliste.

Qu'importe, de l'autre côté de l'Atlantique, en Pennsylvanie, un jeune médecin s'enthousiasme pour la technique italienne. Avec un confrère, le Dr Watts, Walter Freeman pratique depuis déjà longtemps des interventions inspirées de la méthode de Moniz. En 1941, c'est lui qui a lobotomisé une patiente célèbre, Rosemary Kennedy, la sœur du futur président JFK. Opérée de force à la demande de son père qui ne supportait plus le comportement jugé tapageur de sa fille, la jeune femme en sort avec le QI d'un enfant de 3 ans et restera internée toute sa vie. Mais ce type d'effets secondaires apparaît presque comme un mal nécessaire

dans un monde qui ne connaît encore aucun traitement médicamenteux. Dans une brochure de 1946, Freeman se réjouit ainsi ouvertement d'avoir transformé "un misérable psychotique" en "joyeux et heureux hémiplégique"...

Dès 1945, Freeman et Watts perfectionnent la procédure italienne, bien plus rentable. Plus rapide, elle ne demande ni bloc opératoire ni anesthésie. Avant de se faire plonger un pic à glace dans l'œil, les plus chanceux ont droit à un somnifère, les autres à un électrochoc. Pour ses premiers patients, Freeman utilise un simple pic à glace trouvé dans sa cuisine avant de concevoir un outil chirurgical, l'orbitoclaste, plus robuste. Le duo se met à opérer à tour de bras à partir de 1945 jusqu'à ce que Watts jette l'éponge en 1948, effrayé par la tendance de son confrère à banaliser la lobotomie.

Cette défection ne freine pas Freeman, au contraire. Le médecin décide de monter la cadence tout en couvrant un territoire de



DE L'APRÈS-GUERRE AU VOLANT DE SON CAMPING-CAR

erveau au pic à la "Lobotomobile"

plus en plus large. En juillet 1952, il réalise 228 interventions en deux semaines dans le cadre d'un programme financé par la Virginie occidentale. Le 20 novembre 1953, il lobotomise 31 patients dans l'Ohio.

Dans le courant des fifties, Freeman accède à la notoriété. Sincèrement convaincu d'aider des patients réputés incurables, le médecin est pourtant frustré : son périmètre se cantonne encore aux grandes villes. Pour ne plus dépendre du train ou de l'avion, il décide alors de se lancer sur les routes pour toucher les localités les plus reculées. La bonne nouvelle, c'est que la vogue des camping-cars commence tout juste. General Motors, Ford, Chrysler... Tous les grands constructeurs s'y mettent les uns après les autres, concurrencés par des acteurs plus modestes sur ce segment très particulier, comme

Freeman, persuadé d'aider les patients incurables, se lance sur les routes des Etats-Unis à bord d'un camping-car.

Winnebago ou Clark Equipment Company. En 1963, ce fabricant de chariots élévateurs décide de construire et de vendre l'un des tout premiers camping-cars à traction avant des Etats-Unis : le Cortez, un camper van à boîte manuelle qui voit le jour à Battle Creek, dans le Michigan. Long de 6 mètres et propulsé par le Slant Six, un moteur de 140 ch signé Chrysler, le camping-car est nettement plus petit que ses équivalents contemporains, mais on fait difficilement mieux en matière de confort et de tenue de route. Preuve en est que le modèle connaît son heure de gloire. Souvent aménagé en ambulance, il est repéré par l'Air Force, qui transporte ses pilotes d'essai vers ses célèbres SR-71 Blackbirds, et par la NASA qui l'utilise pour amener les astronautes des missions Apollo 7 à 11 jusqu'au pas de tir. Avant de



poser le pied sur la Lune, Neil Armstrong a commencé par poser son derrière dans un Cortez...

Pour Freeman, c'est le véhicule idéal : fiable, haut de gamme, rapide, confortable, bien aménagé, le camping-car devient d'autant plus vite sa marque de fabrique que la presse adore l'idée d'un médecin lancé sur les routes américaines pour enfoncer des pics à glace dans l'œil de tous les prétendus agités du pays. Si Freeman lui-même n'a jamais utilisé ce terme, le surnom de "Lobotomobile" ne tarde pas à voir le jour dans les journaux. Pas sûr que la marque ait apprécié.

Jusqu'en 1967, Freeman s'en donne à cœur joie en arpentant les hôpitaux et les asiles de vingt-trois Etats. Bon client, il prend toujours soin de prévenir la presse locale de son arrivée avant de poser de bon gré devant les reporters. Et comme le médecin a le sens du show, avec son bouc et sa canne, Freeman se taille un petit succès qui doit beaucoup à des tarifs imbattables : 25 dollars la séance, tous frais compris, c'est une aubaine pour des institutions largement sous-dotées et pour des familles désespérées par l'absence de tout progrès chez leurs proches. Et tant pis si le docteur Freeman, qui n'a pas été formé à la chirurgie, opère en bras de chemise et sans jamais porter de masque ou de gants...

Au fil du temps, la réputation du Dr Freeman s'altère pourtant. Si son intime conviction de réellement servir ses patients ne saurait être remise en cause, il franchit plusieurs lignes rouges en matière d'éthique, si floues soient-elles dans l'Amérique des années 1960. Freeman se met ainsi à lobotomiser des patients en parfaite santé, mais qui avaient pour seul tort d'être homosexuels, à une époque où il vaut mieux éviter de le faire savoir. Freeman opère aussi des vétérans atteints de ce qu'on n'appelle pas encore des troubles post-traumatiques ; prétend remettre dans le droit chemin des criminels et des délinquants et va jusqu'à opérer de très jeunes patients : dix-neuf mineurs en tout, dont un enfant qui n'avait pas 5 ans, mais que ses parents jugeaient excessivement agité... Plus grave, le taux de mortalité postopératoire est important : sur les 3 500 à 4 000 patients qu'il opère en quelques années, une centaine meurt d'hémorragies cérébrales et 500 autres décèdent quelque temps après l'opération.

En 1967, Freeman – qui n'a jamais été chirurgien – perd le droit d'exercer. A la notoire exception de l'URSS qui avait interdit la pratique dès 1950, on continue pourtant de lobotomiser régulièrement partout dans le monde, y compris en France : de 1940 à 1980, 100 000 personnes au moins ont subi cette opération. A lui tout seul, Walter Freeman en a réalisé 4 %. Seule la généralisation des neuroleptiques finit par offrir aux psychiatres des traitements plus efficaces et surtout moins dangereux pour soigner la schizophrénie ou la dépression.



Moteur : 4 cylindres en ligne, bloc fonte, arbre à cames latéral
Cylindrée : 1 108 cm³
Puissance : 46 ch à 4 600 tr/mn
Vitesse maxi : 134 km/h
Production : 1 316 134 exemplaires (tous modèles, 1962-1975)
Cote actuelle : de 5 500 à 9 000 €

La petite familiale de Renault offre toujours un aimable minois, avec son capot avant singulier, en V très ouvert. L'avant fait chic, avec ses pare-chocs chromés et la baguette entre les phares supportant le losange de la marque, excentré.



IL Y A 60 ANS, RENAULT CRÉE LA **R8 MAJOR**

Petit coup de pouce à la vedette

En 1964, cela fait deux ans que la petite Renault 8 est née. Avec un succès sans bavure ! Ne s'endormant pas sur ses lauriers, la marque au losange lui offre une cure de vitamines et soigne sa mise avec la Major.

Née avec le fameux moteur Cléon qu'elle inaugure, la R8 a aussitôt plu. Elle prend la suite de la rondouillarde Dauphine et présente une ligne moderne, fluide et agréable. Elle conserve son moteur arrière et ses roues arrière motrices, solutions qui passent encore pour défendables, voire avant-gardistes en ce temps-là. Mais ses 956 cm³ de 40 ch DIN ne sont pas fous fous. Et la présentation, ainsi que l'équipement font dans la modestie. Alors, il faut monter en gamme. Quelques centimètres cubes et une poignée de chevaux en plus, un intérieur un peu plus riche, et le tour est joué ! La Major est née.

Presque vélocité !

Ses 9 km/h de plus en pointe et ses accélérations nettement plus volontaires changent tout ! La Renault 8 ne donne plus l'impression



Extérieurement, la première Major se reconnaissait au jonc chromé couvrant les gouttières de pavillon et à ses enjoliveurs sur le panneau de custode. Ces derniers ont disparu sur la seconde mouture. A l'arrière se trouve le petit 4 cylindres en position longitudinale,

de peiner à la moindre côte et elle soutient sa vitesse de croisière avec un allant que ses premiers acquéreurs ne lui connaissaient pas. Mais attention : c'est toujours une R8 ! Avec son moteur à l'arrière, elle fait montre d'un comportement extrêmement taquin : son avant trop léger peine à s'inscrire dans les virages qui, abordés trop vite, peuvent... ne pas être abordés du tout, au profit d'un tout droit rarement approuvé par le conducteur. Et un petit excès d'optimisme sur l'accélérateur en courbe, alors que les roues avant ne sont pas encore revenues en position "ligne droite", et c'est le tête-à-queue ! Bref : l'auto est déséquilibrée, farceuse pas dans le bon sens

du terme et particulièrement piègeuse sous la pluie. Avec la nouvelle puissance disponible (46 ch), les dérobades de l'arrière sont encore plus probables... Quant à la légèreté de l'avant, combien de propriétaires plaçaient des sacs de sable dans le coffre à bagages pour lester les roues antérieures ! Au contraire, grâce à ses quatre disques montés pour la première fois en série sur une auto populaire, la R8 s'avère une excellente freineuse. A l'intérieur, cette Major offre le meilleur (pour l'époque) : dessus de planche de bord et sellerie plus chics, dossiers avant inclinables, moquette à l'avant, boîte à gants fermant à clé, rangement supplémentaire,



Cette Major de 1970 relève de la seconde série du modèle. Elle a droit à la planche de bord modifiée à l'automne 1967, avec deux cadrans ronds et une matière imitant le bois, un volant à deux branches à faux trous.



Le Cléon fonte a été LE moteur Renault par excellence entre la naissance de la R8, en 1962, jusqu'en 1997 sur la Twingo, et même jusqu'en 2006 sur la Dacia 1310 roumaine, dérivée de notre R12. Plus de 27 millions ont été produits.

Le moteur étant derrière, le coffre se retrouve à l'avant, où il accueille 240 dm³ de bagages. En dessous, une astucieuse trappe dissimule l'emplacement de la roue de secours.



PHOTOS: N. SOLER

1964, cette année-là



SKODA

Les femmes rêvant de belle silhouette raffolent des gaines-culottes qui amincissent les tailles, vantées par les publicités vues dans *Vogue* et *Femmes d'aujourd'hui*. Révolution chez le constructeur tchèque Skoda : passage au moteur arrière !

Avec une toute nouvelle berline, la 1000/1100 MB. C'est sur sa base technique que les Skoda seront construites jusqu'en... 1990 !

miroir de courtoisie côté conducteur, petits accoudoirs sur les portes avant, cendriers et lanières de maintien sur les portes arrière. Ce qui se monnayait plus cher : 7 490 francs, au lieu de 6 990 francs pour la R8 de base. Un surcoût sans excès, qui explique que cette version eut les faveurs du public. Elle s'absente du catalogue à l'automne 1965, mais revient deux ans plus tard. Sans moquette ni dossiers avant inclinables. En collection, ce sont les Gordini qui sont adulées et hyper cotées dans la gamme. Les versions courantes, même améliorées sous la forme de cette Major, restent à des cours nettement plus modestes.



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

- **Stars restylées** : première confrontation entre le Renault Captur et le Peugeot 2008.
- **Dossier essais** : 10 voitures qui donnent le sourire.
- **Test** : la nouvelle (petite) Mini à l'épreuve.
- **Jeep Avenger/Volkswagen T-Cross**, le duel des SUV ultracompacts en version essence de 100 ch.

En kiosque le vendredi 17 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

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)

Chefs de service
Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Secrétariat de rédaction : Laurence Combes

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)

Convoilage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers
Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

1^{re} rédactrice-graphiste :

Nathalie Barribaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, J. Palaz, Jean-Christophe Plot, Thierry Réaumont, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœur

En SR : Jacqueline Voyant

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champagne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Amaury d'Alès

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Véronique Alex (5056)

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chefs de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur

Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur

Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 -

Commission paritaire : 1024 K 85544 -

Dépôt légal : mai 2024

Tarif d'abonnement légal : 124,80 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



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

A compter du 1^{er} mai 2024, le prix des abonnements mensuels passera au maximum à 9,99 € TTC pour l'offre au magazine seul et au maximum à 10,99 € TTC pour l'offre couplée HS. Le prix des abonnements trimestriels passera au maximum à 26 € TTC pour l'offre au magazine seul. Le prix de l'abonnement mensuel à Auto Plus avec L'Auto-Journal passera au maximum à 12,50 € TTC.

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 2024

Depuis le 1^{er} janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO₂ sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO₂ homologués selon le protocole WLTP. S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo au-delà de 1600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne toutefois les électriques et hybrides rechargeables. Le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options font aussi évoluer le grammage, donc le malus. Côté bonus, la prime n'est désormais octroyée qu'aux électriques facturée 47 000 € maxi et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Son montant tombe à 4 000 €. Les ménages aux revenus les plus modestes peuvent toutefois profiter d'un bonus relevé à 7 000 €. Ils bénéficient en outre d'une prime à la conversion (jusqu'à 6 000 € pour l'achat d'une auto électrique) en cas de mise à la casse d'un diesel d'avant 2011 ou d'une essence d'avant 2006.

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

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

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Tonale			
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 800	+540	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	42 500	0	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	46 000	+818	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	49 900	0	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	52 600	0	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	58 100	0	0 % FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	41 000	+1 829	0 % FHEV
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	56 900	nc	0 % E
2.2 Diesel 160 Sprint	49 400	nc	0 % E
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	54 400	nc	0 % E
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59 900	+1 901	5 % E
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	62 600	nc	2 % E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 100	nc	2 % E
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 600	+5 729	2 % E
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	65 400	nc	0 % E
ALPINE			
A110	65 000	+2 726	0 % E
A110 GT	76 000	+2 918	0 % E
A110 S	77 500	+3 552	0 % E
A110 R Turin	106 000	nc	0 % E
A110 R	112 000	+3 119	0 % E
ASTON MARTIN			
Vantage V8	153 277	+60 000	nc E
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc E
DB12	226 691	+60 000	nc E
DBS Superleggera	309 529	+60 000	nc E
DBX 707	246 555	+60 000	nc E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	26 700	+190	4 % E
30 TFSI Advanced	27 700	+170	4 % E
30 TFSI S line	30 700	+170	7 % E
35 TFSI S line S tronic	34 400	+330	7 % E
35 TFSI Black Edition S tronic	35 950	+330	nc E
40 TFSI Black Edition S tronic	37 650	+2 049	nc E
A1 Allstreet			
25 TFSI Advanced	26 750	+280	3 % E
30 TFSI Advanced	27 750	+260	3 % E
30 TFSI S tronic	33 200	+260	3 % E
35 TFSI S tronic	36 900	+540	3 % E
Q2			
30 TFSI Design	33 300	+360	5 % E
35 TFSI Design	35 900	+400	5 % E
35 TFSI Advanced	37 800	+400	4 % E

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
SEAT			
SO2			
30 TDI Design	37 500	+40 468	0 % E
35 TDI Advanced S tronic	35 200	+210	5 % E
35 TDI S tronic	42 400	+330	4 % D
35 TDI S tronic	44 410	+330	nc D
A3 Sportback (nouvelle)			
35 TFSI Design	38 080	+125	0 % E
S3	63 900	+51 912	0 % E
35 TFSI Design	40 600	+260	0 % E
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	39 990	+190	0 % E
35 TFSI Design	42 500	+330	0 % D
A3 Berlina (nouvelle)			
35 TFSI Design	38 645	+75	0 % E
S3	63 565	+52 335	0 % E
35 TFSI Design	41 165	+230	0 % D
Q3			
35 TFSI Design	40 800	+1 172	16 % E
40 TFSI S tronic	53 900	+12 753	5 % E
35 TDI Design	45 900	+1 360	16 % D
40 TDI S line Quattro S tronic	54 900	+7 104	9 % D
40 TDI S line Quattro S tronic	56 300	+7 104	9 % D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 215	+1 386	5 % E
40 TFSI S tronic	55 215	+15 275	5 % E
35 TDI Design	48 315	+950	5 % D
40 TDI S line Quattro S tronic	57 315	+7 415	5 % D
40 TDI S line Quattro S tronic	57 615	+7 415	5 % D
Q4 e-Tron			
45 Design	53 500	0	3 % Elec
55 S-Line Quattro	70 400	0	3 % Elec
55 S-Line Quattro	72 500	0	3 % Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45 Design	55 500	0	3 % Elec
55 S-Line Quattro	72 400	0	3 % Elec
55 S-Line Quattro	74 500	0	3 % Elec
A4			
35 TFSI S-Line	48 125	+983	12 % E
40 TFSI S-Line	53 525	+1 172	9 % E
40 TFSI Competition	56 125	+1 172	7 % E
30 TDI S-Line	51 425	+190	12 % D
35 TDI S-Line	53 125	+190	12 % D
35 TDI S-Line	54 525	+190	5 % D
40 TDI S-Line	57 125	+400	9 % D
40 TDI Competition	59 725	+400	7 % D
40 TDI S-Line	61 300	+31 463	5 % D
A4 Avant			
35 TFSI S-Line	49 825	+1 366	13 % E
40 TFSI S-Line	55 225	+1 366	5 % E
40 TFSI Competition	57 825	+1 366	7 % E
RS4	103 900	+60 000	10 % E
30 TDI S-Line	53 125	+240	13 % D
35 TDI S-Line	54 825	+310	13 % D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
SKODA				
35 TDI Black Edition	56 425	+310	nc	D
40 TDI Black Edition	59 025	+818	nc	D
40 TDI Competition	61 425	+1 068	7 %	D
S4 TDI	83 000	+46 679	5 %	D
A5 Coupé				
35 TFSI S-Line	56 010	+983	5 %	E
40 TFSI S-Line	59 910	+983	5 %	E
40 TFSI Avus	61 010	+983	7 %	E
RS 5	104 500	+60 000	nc	E
35 TDI S-Line	58 410	+230	5 %	D
40 TDI S-Line	61 410	+450	5 %	D
40 TDI Avus	62 510	+450	7 %	D
SS TDI	86 000	+33 524	8 %	D
A5 Sportback				
35 TFSI S-Line	56 010	+1 172	10 %	E
40 TFSI S-Line	59 910	+1 276	10 %	E
40 TFSI Avus	61 010	+1 276	nc	E
RS 5	104 500	+60 000	5 %	E
35 TDI S-Line	58 410	+260	10 %	D
40 TDI S-Line	61 410	+898	10 %	D
40 TDI Avus	62 510	+898	nc	D
SS TDI	86 000	+38 771	9 %	D
A5 Cabriolet				
40 TFSI S-Line	65 310	+5 729	7 %	E
45 TFSI S-Line Quattro	72 410	+25 730	7 %	E
S5	91 400	+60 000	7 %	E
35 TDI S-Line	63 010	+2 626	7 %	E
40 TDI Avus	66 190	+4 194	9 %	D
Q5				
45 TFSI Design	62 400	+51 276	4 %	E
45 TFSI S-Line	67 300	+51 276	5 %	E
50 TFSI e S-Line	72 400	0	9 %	PHEV
50 TFSI e Black Edition	73 600	0	9 %	PHEV
55 TFSI e S-Line	76 000	0	9 %	PHEV
55 TFSI e Black Edition	77 200	0	9 %	PHEV
35 TDI Design	57 100	+3 926	4 %	D
35 TDI S-Line	62 000	+3 926	5 %	D
40 TDI S-Line	65 000	+11 159	5 %	D
40 TDI Black Edition	66 200	nc	nc	D
SQS TDI	86 300	+60 000	7 %	D
Q5 Sportback				
45 TFSI Design	65 600	+54 662	3 %	E
45 TFSI S-Line	70 500	+54 662	9 %	E
50 TFSI e S-Line	75 100	0	8 %	PHEV
50 TFSI e Black Edition	76 300	0	8 %	PHEV
55 TFSI e S-Line	79 900	0	8 %	PHEV
35 TDI Design	60 300	+4 459	3 %	D
35 TDI S-Line	64 700	+4 459	9 %	D
40 TDI S-Line	67 700	+11 459	9 %	D
40 TDI Black Edition	68 900	nc	nc	D
SQS TDI	89 000	+60 000	6 %	D
Q5 e-tron (nouveau)				
387 Design	83 450	0	0 %	Elec
S6	99 870	0	0 %	Elec
A6 (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	87 100	+6 018	7 %	E
55 TFSI e S-Line	75 100	0	11 %	PHEV
55 TFSI e Competition	78 100	0	10 %	PHEV
35 TDI S-Line	61 000	+2 098	7 %	D
40 TDI S-Line	64 700	+2 098	7 %	D
40 TDI Advanced	65 200	+2 098	7 %	D
45 TDI Advanced Quattro	72 800	+9 626	7 %	D
45 TDI Avus Quattro	83 500	+9 626	7 %	D
50 TDI Avus Quattro	86 900	+12 270	7 %	D
S6	91 400	+39 185	7 %	D
A6 Avant (nouvelle)				
45 TFSI S-Line	89 700	+9 809	15 %	E
R6S Performance	148 000	+60 000	7 %	E
R6S GT	230 000	+60 000	nc	E
55 TFSI e S-Line	77 700	0	7 %	PHEV
55 TFSI e Competition	80 700	0	9 %	PHEV
35 TDI S-Line	63 600	+3 126	15 %	D
40 TDI S-Line	67 300	+3 126	15 %	D
40 TDI Advanced	67 800	+3 126	7 %	D
45 TDI Advanced Quattro	76 400	+14 681	7 %	D
45 TDI Avus Quattro	86 100	+14 681	7 %	D
50 TDI Avus Quattro	89 500	+17 814	7 %	D
S6	94 000	+53 865	7 %	D
A6 Allroad (nouvelle)				
40 TDI Advanced	77 340	+6 418	7 %	D
45 TDI Advanced	82 040	+21 281	7 %	D
45 TDI S-Line	92 340	+21 281	7 %	D
50 TDI S-Line	95 740	+22 792	7 %	D
55 TDI S-Line	101 060	+40 093	7 %	D
A7 Sportback (nouvelle)				
RS Performance	154 400	+62 933	7 %	E
55 TFSI e S-Line	154 400	+60 000	7 %	E
55 TFSI e Competition	80 600	0	7 %	PHEV
40 TDI S-Line	91 600	0	7 %	PHEV
40 TDI S-Line	75 300	+2 648	7 %	D
50 TDI S-Line Quattro	86 700	+20 336	7 %	D
50 TDI Advanced Quattro	90 700	+20 336	7 %	D
S7	100 600	+40 093	7 %	D
e-Tron GT				
Quattro QS	108 000	0	5 %	Elec
RS	149 400	0	8 %	Elec
RS S Extended	161 900	0	4 %	Elec
Q7 (nouveau)				
S07	130 500	+60 000	0 %	E
50 TDI S-Line	89 500	+60 000	0 %	D
Q8 (nouveau)				
S08	135 000	+60 000	nc	E
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89 100	0	10 %	Elec
55 S-Line	96 800	0	10 %	Elec
55 Avus	107 300	0	5 %	Elec
55 Avus	111 100	0	8 %	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S-Line	91 700	0	10 %	Elec
55 S-Line	101 400	0	10 %	Elec
55 Avus	109 900	0	8 %	Elec
S8	113 700	0	0 %	Elec
A8				
S8	167 600	+60 000	8 %	PHEV
60 TFSI e Advanced	134 300	0	22 %	PHEV
50 TDI Advanced	116 100	+53 865	8 %	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc	E
Flying Spur Speed	260 975	+60 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0 %	E
Flying Super Hybrid	219 126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226 992	+60 000	0 %	E
Continental GT S	253 650	+60 000	nc	E
Continental GT Speed	282 454	+60 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+60 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+60 000	nc	E
Continental GTC S	279 673	+60 000	nc	E
Continental GTC Speed	310 688	+60 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352 165	+60 000	nc	E
Bentayga V8	199 938	+60 000	0 %	E
Bentayga S V8	239 790	+60 000	nc	E
Bentayga Hybrid	208 538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1				
116i	32 550	+310	4 %	E
118i	34 000	+280	4 %	E
118i Edition Sport	36 500	+280	7 %	E
120i Edition Sport Auto.	40 800	+740	7 %	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI 150V	43100	+740	7%	E
2.0 TSI 300 CV	40840	+6681	6%	E
2.0 TSI 300 CV Cup	53440	+6681	6%	E
2.0 TSI 310 CV Cup 4Drive	54440	+33175	6%	E
e-Hybrid 204 V	40800	0	6%	PHVE
e-Hybrid 245 V	50100	0	6%	PHVE
e-Hybrid 245 V Cup	54780	0	6%	PHVE
2.0 TDI 150 V	46490	+240	7%	D

Born				
230 Batterie LVZ	30900	-4000	7%	Elec
230 Batterie XLVZ	39900	-4000	7%	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 VDSG	45520	+2544	9%	E
Formentor				
1.5 TSI 150 V	40600	+2049	nc	E
2.0 TSI 310 CV 4Drive	53250	+49161	7%	E
e-Hybrid 204 V	46900	0	11%	PHVE
e-Hybrid 245 V	53250	0	11%	PHVE

Dacia Spring				
45 Essential	10400	0	7%	Elec
65 Essential	19900	0	0%	Elec
Sandero				
1.0 SCS 65 Essential	11990	+100	3%	E
1.0 SCS 65 Expression	13600	+100	1%	E
1.0 TCE 90 Expression	14900	+50	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	15650	0	1%	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCE 90 Essential	15100	+230	0%	E
1.0 TCE 90 Expression	16400	+230	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17150	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18150	0	2%	GPL
1.0 TCE 110 Extreme	18150	+190	2%	E
1.0 TCE 110 Extreme+	18850	+190	2%	E

Jogger				
1.0 TCE 110 Essential	16500	+240	0%	E
1.0 TCE 110 Expression	20200	+260	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	PHVE
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1%	PHVE
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+50	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême+	22000	+50	2%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19600	nc	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	nc	0%	GPL
1.3 TCE 130 Expression	23400	nc	0%	E
1.3 TCE 130 Extreme	24900	nc	0%	E
1.3 TCE 130 Journey	24900	nc	0%	E
Hybrid 140 Expression	26600	nc	0%	PHVE
Hybrid 140 Extrême	28100	nc	0%	PHVE
Hybrid 140 Journey	28100	nc	0%	PHVE

DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 PureTech 136 Bastille	35200	0	1%	PHVE
1.2 PureTech 136 Edition France	35700	0	1%	PHVE
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	+400	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	+400	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybrid 136 Palas	39950	0	nc	PHVE
1.2 Hybrid 136 Etolie	44250	0	nc	PHVE
1.2 Hybrid 136 Etolie Nappa	46750	0	nc	PHVE
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	7%	PHVE
E-Tense 220 Opéra	56300	0	7%	PHVE
1.5 BlueHDi 130 Bastille	36500	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	41400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	5%	PHVE
E-Tense 225 Edition France	57150	0	5%	PHVE
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	5%	PHVE
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	5%	PHVE
E-Tense 300 Rivoli 4x4	64500	0	5%	PHVE
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	69650	0	5%	PHVE
E-Tense 360 Rivoli 4x4	76750	0	5%	PHVE
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	5%	PHVE
1.5 BlueHDi 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	47350	+1276	5%	D

Ferrari				
Roma	202187	+60000	nc	E
Portofino M	207424	+60000	nc	E
812 GT	336269	+60000	nc	E
812 Competizione	481443	+60000	nc	E
SF90 Stradale	423514	+2918	nc	PHVE
SF90 Stradale	468714	+2749	nc	PHVE

Fiat				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13600	0	10%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	12%	E
500				
1.0 BSG 70	16700	0	10%	E
695 Abarth	32000	+6526	7%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	12%	E
695 C Abarth	35000	+6126	6%	E
500e				
23.8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	6%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 34i				
23.8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23.8 kWh	33800	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	3%	Elec
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-4000	10%	Elec

Ford				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	nc	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium PowerShift	30990	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line PowerShift	32090	+260	nc	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST PowerShift	38290	+650	nc	E
Focus				
1.0 FlexFuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	12%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	34350	0	12%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ST				
Focus Active	41700	+28413	4%	E
1.0 FlexFuel Hybrid 125 X	33150	0	6%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6%	E
Focus SW				
1.0 FlexFuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3%	E
ST	42900	+28413	3%	E
Focus SW Active				
1.0 FlexFuel Hybrid 125 X	34350	0	9%	EBS
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9%	E
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid AWD Titanium	41490	nc	nc	PHVE
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	nc	PHVE
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	nc	PHVE
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	nc	nc	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	nc	nc	EBS
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	nc	Elec
340 Extended Range	53900	0	nc	Elec
Bravo				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59200	nc	nc	E
Dark Horse	71300	nc	nc	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63900	nc	nc	E
Mustang Mach-E				
269 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2%	Elec
315 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
351 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	2%	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	3%	E
2.0 EcoBoost 102 Titanium	32200	+260	3%	D
2.0 EcoBoost 122 Titanium	33200	+260	3%	D
2.0 EcoBoost 122 Active	34300	+310	8%	D

Honda Jazz (nouvelle)				
eHEV Advance	30190	0	nc	PHVE
Jazz Crossover (nouvelle)				
eHEV Advance	31510	0	nc	PHVE
HR-V				
eHEV Executive	43400	+150	3%	PHVE
e:NY1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	E
Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	37720	0	7%	PHVE
eHEV Sport	39020	0	7%	PHVE
Type R	57220	+35346	7%	E
Type R S	65800	+32935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
eHEV Sport	45950	+370	nc	PHVE
CR-V (nouveau)				
eHEV Executive	54900	+2765	nc	PHVE
PHEV Advance Tech	63150	0	3%	PHVE

HYUNDAI					
i10					
1.0 67 Eco Intuitive	16900	0	10%	E	
1.0 67 Intuitive BVR	17800	0	10%	E	
1.0 67 Intuitive BVR	18000	0	9%	E	
1.2 84 N-Line	18150	+170	15%	E	
1.0 T-GDI 100 N-Line	19900	+170	15%	E	
i20					
1.2 84 i20	17600	nc	nc	E	
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Intuitive	21100	nc	nc	E	
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Creative	23400	nc	nc	E	
N	28400	+3784	nc	E	
Bayon					
1.2 84 i20	18950	+230	9%	E	
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Intuitive	23400	+50	9%	E	
1.0 T-GDI 100 hybrid 48V Creative	25700	+50	13%	E	
Kona (nouveau)					
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0%	PHVE	
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	2%	Elec	
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	2%	Elec	
Electric 65 kWh Creative	48250	-4000	2%	Elec	
i30					
1.0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E	
i30 Fastback					
1.5 T-GDI 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E	
i30 SW					
1.0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E	
ioniq 5					
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec	
229 Creative	54200	0	6%	Elec	
325 Executive HTRac	64100	0	6%	Elec	
N	78000	0	0%	Elec	
Tucson					
1.6 T-GDI 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1901	5%	E	
Hybrid 230 Intuitive	35550	+630	7%	PHVE	
Hybrid 230 Creative	39850	+630	7%	PHVE	
Plug-In 265 Creative HTRac	46850	0	8%	PHVE	
Plug-In 265 Executive HTRac	51850	0	8%	PHVE	
1.6 CRDi 136 Hybrid 48V Creative	38050	+280	6%	D	
ioniq 6 (nouvelle)					
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec	
325 Executive HTRac	65400	0	6%	Elec	
Nexo					
Executive	80600				

MERCEDES (suite)										Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
AMG SL													
43 AMG+	145800	+60000	0%	E	1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	3%	E				
63 AMG+	197850	+60000	0%	E	1.2 PureTech 100 GT	24650	0	2%	E				
63 S E-Performance	223650	nc	0%	FHEV	1.2 Hybrid 100 Allure	23550	0	2%	E				
AMG GT (nouvelle)													
63 AMG+	199750	+60000	nc	E	1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	3%	FHEV				
AMG GT Coupé 4p.													
43 AMG+	193200	+60000	5%	E	1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	2%	FHEV				
53 AMG+	195300	+60000	5%	E	électrique 136 ch Active	34100	-4000	2%	Elec				
63 S E-Performance	224400	+60000	5%	FHEV	électrique 136 Allure	36100	-4000	2%	Elec				
					électrique 156 GT	39300	-4000	2%	Elec				
2008 (nouveau)													
1.2 PureTech 100 Allure	26500	+170	4%	E	1.2 PureTech 100 Allure	26500	+170	10%	E				
1.2 PureTech 100 Allure	28300	+170	10%	E	1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	10%	E				
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	33500	+400	7%	E	1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+400	7%	E				
1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	10%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	10%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	7%	FHEV	1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	7%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Active	38000	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active	38000	-4000	3%	Elec				
1.2 Hybrid 136 Allure	40750	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	40750	-4000	3%	Elec				
1.2 Hybrid 136 Allure	39800	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	39800	-4000	3%	Elec				
1.2 Hybrid 156 GT	41750	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid 156 GT	41750	-4000	3%	Elec				
1.2 Hybrid 156 GT	43450	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid 156 GT	43450	-4000	3%	Elec				
3008													
1.2 PureTech 130 Active Pack	29820	+210	13%	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	29820	+210	13%	E				
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	11%	E	1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	11%	E				
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31850	0	13%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Active Pack	31850	0	13%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	nc	FHEV	1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	nc	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	41710	0	10%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	41710	0	10%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	42820	0	10%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	42820	0	10%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	47520	0	10%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	47520	0	10%	FHEV				
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D	1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D				
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	11%	D	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	11%	D				
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec	e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec				
e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec	e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec				
308 SW													
1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7%	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7%	E				
1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7%	E	1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7%	E				
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32850	0	7%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Active Pack	32850	0	7%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	7%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	7%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	nc	FHEV	1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	nc	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	42170	0	5%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	42170	0	5%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	43820	0	5%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	43820	0	5%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	46520	0	5%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	46520	0	5%	FHEV				
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D	1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D				
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D				
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec	e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec				
e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec	e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec				
3008 (nouveau)													
Hybrid 136 Allure	38490	nc	2%	FHEV	Hybrid 136 Allure	38490	nc	2%	FHEV				
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec	Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec				
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec	Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec				
408													
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	nc	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	nc	FHEV				
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	FHEV	1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	45600	0	4%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	45600	0	4%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	48350	0	4%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	48350	0	4%	FHEV				
1.2 Hybrid 136 Allure	51250	0	4%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Allure	51250	0	4%	FHEV				
508 (nouvelle)													
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	5%	FHEV	Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	5%	FHEV				
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	5%	FHEV	Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	5%	FHEV				
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	5%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	5%	FHEV				
Plug-in Hybrid 225 Allure	54400	0	5%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 Allure	54400	0	5%	FHEV				
Peugeot Sport Engineered	70650	0	5%	FHEV	Peugeot Sport Engineered	70650	0	5%	FHEV				
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3%	D	1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3%	D				
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3%	D	1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3%	D				
508 SW (nouvelle)													
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	FHEV	Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	FHEV				
Plug-in Hybrid 225 Allure	53800	0	3%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 Allure	53800	0	3%	FHEV				
Plug-in Hybrid 225 GT	56700	0	3%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 GT	56700	0	3%	FHEV				
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	FHEV	Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	FHEV				
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3%	D	1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3%	D				
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D	1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D				
5008													
1.2 PureTech 130 Active Pack	39040	+1074	8%	E	1.2 PureTech 130 Active Pack	39040	+1074	8%	E				
1.2 PureTech 130 Allure	41740	+1074	3%	E	1.2 PureTech 130 Allure	41740	+1074	3%	E				
1.2 Hybrid 136 Active Pack e-DCSG	42590	+260	8%	FHEV	1.2 Hybrid 136 Active Pack e-DCSG	42590	+260	8%	FHEV				
Hybrid 136 Allure Pack e-DCSG	45290	+260	3%	FHEV	Hybrid 136 Allure Pack e-DCSG	45290	+260	3%	FHEV				
Hybrid 136 GT e-DCSG	47970	+260	3%	FHEV	Hybrid 136 GT e-DCSG	47970	+260	3%	FHEV				
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	43990	+1629	8%	D	1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	43990	+1629	8%	D				
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	46990	+1629	3%	D	1.5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	46990	+1629	3%	D				
1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	49370	+1629	3%	D	1.5 BlueHDi 130 GT Auto.	49370	+1629	3%	D				
PORSCHE													
718 Boxster													
2.0	67866	+60000	0%	E	2.0	67866	+60000	0%	E				
GTS 4.0	81067	+60000	0%	E	GTS 4.0	81067	+60000	0%	E				
Spyder RS	95110	+60000	0%	E	Spyder RS	95110	+60000	0%	E				
718 Cayman	159052	+60000	0%	E	718 Cayman	159052	+60000	0%	E				
2.0	65847	+60000	0%	E	2.0	65847	+60000	0%	E				
GTS 4.0	79017	+60000	0%	E	GTS 4.0	79017	+60000	0%	E				
GT4 RS	93070	+60000	0%	E	GT4 RS	93070	+60000	0%	E				
911 Coupé	124885	+60000	0%	E	911 Coupé	124885	+60000	0%	E				
Carrera T	135559	+60000	0%	E	Carrera T	135559	+60000	0%	E				
Carrera S	140496	+60000	0%	E	Carrera S	140496	+60000	0%	E				
Carrera GTS	158716	+60000	0%	E	Carrera GTS	158716	+60000	0%	E				
Turbo	217386	+60000	0%	E	Turbo	217386	+60000	0%	E				
Turbo S	250260	+60000	0%	E	Turbo S	250260	+60000	0%	E				
GT3	196554	+60000	0%	E	GT3	196554	+60000	0%	E				
S/T	308976	+60000	0%	E	S/T	308976	+60000	0%	E				
Dakar	226689	+60000	0%	E	Dakar	226689	+60000	0%	E				
911 Targa													
4S	147295	+60000	0%	E	4S	147295	+60000	0%	E				
4 GT3	162805	+60000	0%	E	4 GT3	162805	+60000	0%	E				
911 Cabriolet	161035	+60000	0%	E</									



1ÈRE ÉDITION

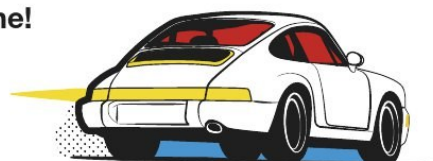
TRACKDAY

Le 06 juin

Venez rouler avec votre youngtimer entre passionnés sur les
Circuits de Vendée à Fontenay-le-Comte.

Le premier Trackday Auto Plus Youngtimers, une journée de roulage sur circuit entre gentlemen drivers en Open Pit-lane!

Journée open uniquement sur inscription



Réservez dès maintenant
votre journée de roulage
160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday



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

www.autoconfiance.com • 03 81 32 28 70

Retrouvez toutes nos offres remisées sur notre site

Dispos rapides à saisir sans tarder ▲ Quantités limitées

-24,5%*

RENAULT AUSTRAL
HYBRID

-26%*

SUZUKI S CROSS HYBRID
ALLGRIP

-22%*

TOYOTA COROLLA
HYBRID

-23,3%*

PEUGEOT NOUVEAU
2008



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



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

Label Qualité
Avis Clients
★★★★★ 4,8/5

« PENSEZ À COVOITURER #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER »

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 03/05/2024. Dans la limite des stocks disponibles - **Hors coût d'immatriculation (carte grise + malus éventuel)

Photos non contractuelles

Nouveau Nissan Juke

Defy Ordinary*



À partir de

200€ par mois⁽¹⁾

1^{er} loyer de 5 200€,
sous condition de reprise



*Défiez l'ordinaire

(1) Nouveau Nissan JUKE DIG-T 114 ACENTA Gamme 2024 neuf en Location Longue Durée 49 mois, 40 000 km, 1^{er} loyer 5 200 € puis 48 loyers de 200 €**. **Modèle présenté** : Nouveau Nissan Juke Hybrid 143ch N-Sport Gamme 2024 neuf avec option peinture métallisée spéciale Jaune Tohic, 1^{er} loyer 5 200 € puis 48 loyers de **370 €****. **Aide à la reprise de 1 000 € (en complément de la valeur de reprise de votre véhicule, suivant évaluation de votre concessionnaire) déduite. Restitution chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31/05/2024 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS : nissan.fr

Consommations gamme cycle combiné (l/100km) : Juke 4,7 – 6,2



PRENEZ RENDEZ-VOUS EN LIGNE

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



MAUREPAS
VIROFLAY

CORBEIL-ESSONNES
VIRY-CHÂTILLON

MONTROUGE
PARIS 16

LES ULIS





ANTI-CRISTALLISANT

FAITES DES ÉCONOMIES, ÉVITEZ LES PANNES DE VOTRE CATALYSEUR SCR DUES À L'ADBLUE®

NOUVEAU

Complément indispensable pour votre AdBlue®



250mL traite 125L d'AdBlue®



Voyant qui reste allumé ?



Cristallisation ?



Problème d'injecteurs et de pompe de réservoir d'adblue ?



Capteur bloqué ?

OÙ LE TROUVER ?

- Dans votre centre auto **Norauto**.
- Chez votre garagiste.
- Dans vos stations du réseau **AVIA** (Thevenin & Ducrot participantes)
- Chez votre revendeur de pièces auto.
- Dans votre centre commercial.



DIFRAMA
PRODUITS CHIMIQUES POUR L'AUTOMOBILE

FABRIQUE EN FRANCE



DIFRAMA S.A.S

25a rue du Mont de Templemars
59139 Noyelles les Seclin
03.20.97.48.61
03.20.97.48.60

Parc d'activités de la Galance
62430 SALLAUMINES
03.21.28.35.00



www.diframa.com

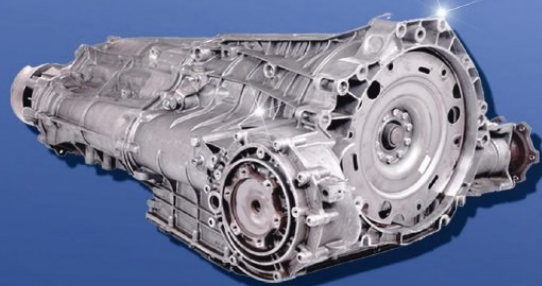


®

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation

2 ans de garantie!



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



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001

tél: 07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu

SKODA

Un grand intérieur,
pour explorer l'extérieur.



Nouveau Škoda Kodiaq

Plus de place pour l'aventure.

7 places ou 910 litres de volume de coffre :
à vous de choisir.



Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer