

Occasion P. 46

Spécial petits budgets

15 modèles sélectionnés 3 000 € maxi

+ Dacia Logan 2
Les meilleurs choix
pour 6 000 € P. 54



Nouveautés P. 16



J-100 avant le Mondial de Paris

Le SUV
néo-rétro
est prêt

Renault 4L

Actu P. 12

Péage en flux libre
**PLUS DE BARRIÈRES,
MAIS DES PIÈGES!**

Duel P. 36

RAFALE X2



Le top-modèle de Renault
surclasse le BMW

LES BD
DE L'ÉTÉ

P. 56

Essai panoramique

Peugeot 5008

Les premiers tests



Toujours le meilleur
des 7 places ? P. 32

Dossier essais P. 24

NOUVELLES STARS

QUELS PROGRÈS ?

- Citroën C3
- Dacia Duster
- Mini Countryman
- Peugeot 3008
- Toyota C-HR
- Volkswagen Tiguan



6 matches
face aux
anciennes

"Compteur" d'histoires P. 58

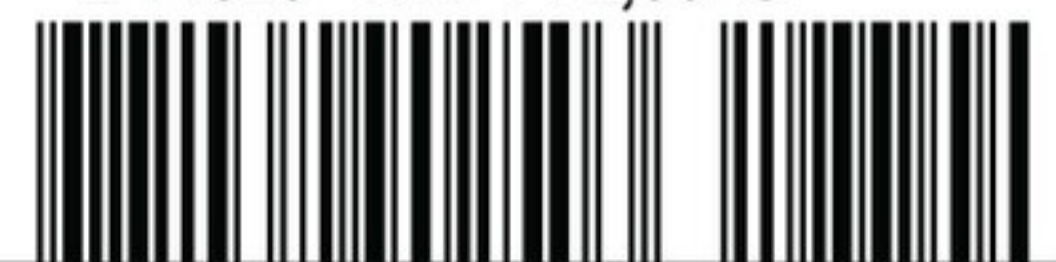


Affaire d'espionnage
chez Renault: l'épilogue

Production en baisse, délocalisation...

D'où viennent les 100 modèles
les plus vendus en France ? P. 6

L 14629 - 1870 - 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



mode rafale

RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID 200 CH

jusqu'à 1100 km d'autonomie⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay®⁽³⁾
4Control advanced à 4 roues directrices⁽⁴⁾
Google intégré⁽⁵⁾ et plus de 50 apps disponibles
jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite
jusqu'à 627 L de volume de coffre⁽⁶⁾

découvrir





disponible prochainement en motorisation E-Tech 4x4 300 ch hybride rechargeable

(1) avec un plein d'essence* pour la motorisation e-tech full hybrid 200 ch. (2) en cycle urbain* (3) en option. (4) en option selon version. (5) Google, Android Auto,™ Google Maps, Google Actualités, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (6) mesure en litres liquides. 532 litres en norme VDA. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 4,7/5. émissions co₂ min/max (g/km)*: 105/113. *selon norme wltp.** © a. doroszewicz
Renault recommande Castrol

renault.fr

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

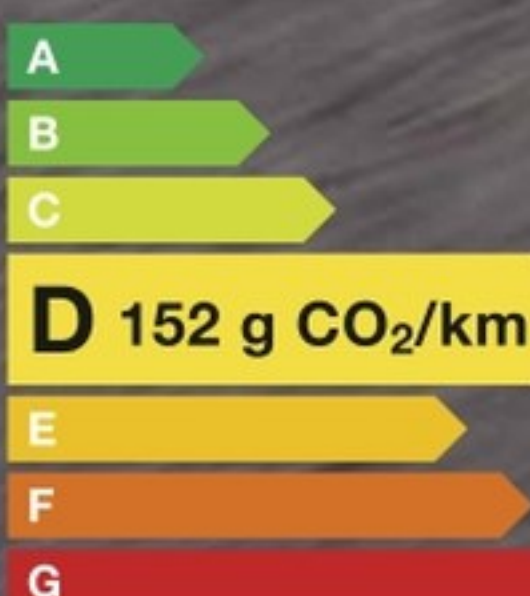
Le cocon familial a maintenant des roues.

Nouveau Tiguan.

Avec assistant de conduite
Travel Assist.*



Les belles histoires commencent ensemble.



Modèle présenté: Nouveau Tiguan finition R-Line, TDI 150 DSG, certains équipements présentés peuvent être en option. * Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Cycles mixtes de la gamme Tiguan R-line TDI 150 DSG (l/100 km) WLTP: 5,6-6,0. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 145-152. Valeurs au 02/01/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

ACTU

- 6 **L'événement** Production automobile : d'où viennent les stars du marché ?
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Futur Renault 4 E-Tech Electric : la "Quatre-vingt" renaît sous la forme d'un SUV
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord du nouveau van de Volkswagen

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Nouveaux modèles : quels progrès face aux anciens ?
- 32 **Panoramique** Le Peugeot E-5008 GT 73 kWh de 210 ch
- 36 **Match** Le Renault Rafale E-Tech full hybrid Esprit Alpine 200 ch face au BMW X2 sDrive20i M Sport 170 ch
- 40 **Test lecteurs** Le Mercedes GLC Coupé
- 42 **On a tout essayé!** La Skoda Superb Combi du Tour de France

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coachs Auto Plus**
Comment transporter une tente de toit
- 46 **Acheter une voiture d'occasion**
Spécial 3000 € maxi : notre sélection
- 52 **Ça vous est arrivé**
- 54 **Les stars de l'occasion** Une Dacia Logan "2" à moins de 6000 €

MAGAZINE

- 56 **Les BD de l'été**
- 58 **"Compteur" d'histoires**
Quand Renault se croyait infiltré par des espions à la solde de la Chine
- 60 **Auto Plus Classiques**
La Simca 8 Fourgonnette (1948)
- 66 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

Chassé-croisé anticipé sur les routes en ce week-end d'élections législatives



Service abonnement

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

Edito



François Tarrain, Rédacteur en chef adjoint

Les voies de la discorde

Pour filer la métaphore automobile, la physionomie de ces élections législatives éclair (et improvisées) ressemble un peu au ballet erratique d'une autoroute réduite en quelques semaines à deux voies. Et, à partir de dimanche, à une seule. Avant les européennes, c'était pourtant la routine que l'on connaît tous : beaucoup de monde sur la file du milieu (là où on peut *en même temps* doubler et se rabattre), moins sur celles de gauche et de droite. Et puis patatras ! Une dissolution de l'Assemblée nationale plus tard, ça s'est mis à déboîter à tout-va, la plupart du temps sans clignotant, et de préférence en multipliant les queues de poisson. Résultat, à la veille du premier tour, plusieurs partis se sont agglutinés sur les files des extrêmes, laissant le centre bien désert. Qui en empruntant la bande d'arrêt d'urgence, qui en faisant des "appels de fard" pour tirer la couverture à lui, qui jeune permis, qui vieux routier, le tout dans une cacophonie de coups de Klaxon. Le résultat : un inquiétant convoi composite lancé à tombeau ouvert, pare-chocs contre pare-chocs, sur l'itinéraire qui mène tout droit au palais Bourbon.

Autant dire qu'à ce compte-là, les distances de sécurité en matière de promesses électorales n'ont pas fait de vieux os. Ces derniers temps, chacun y a été de sa (ou de ses) mesure(s) choc(s) – surtout pour le pouvoir d'achat –, quitte à devoir revenir dessus dès demain (en mettant tout sur le dos de l'Europe, on parie ?). Baisse des taxes ou blocage des prix des énergies, fin des ZFE, sauvetage des voitures thermiques en 2035, relocalisation de l'industrie (mal engagée, voir p. 6)... L'automobile a joué, sinon le premier rôle dans le vote des Français, en tout cas celui de catalyseur. Chacun étant, au fond, libre de croire ou pas les belles paroles des candidats et de leurs partis.

Nous verrons dimanche qui franchira la ligne d'arrivée en premier... Tout en gardant un point crucial en tête : l'application – si tant est qu'elle soit possible – des généreuses mesures promises ne sera, comme l'autoroute (encore elle), pas gratuite. Or, rappelons-le, la France a déjà une ardoise au péage de plus de trois mille milliards d'euros. Soit de quoi faire un Paris-Bordeaux par l'A10 tous les jours pendant... 72 millions d'années. Certes, il faut ajouter le coût du carburant. Mais vu que son prix va plonger avec la baisse de la TVA, de la TICPE ou avec le blocage des prix, tout va bien. Ou pas.

François



PRODUCTION AUTOMOBILE

D'où viennent les stars du marché ?

Au gré des délocalisations, la production automobile française est très loin de son niveau d'antan et la plupart des voitures vendues dans l'Hexagone sont fabriquées dans d'autres contrées. Que reste-t-il du "made in France" ? Voici un tour d'horizon mondial des pays fournisseurs des best-sellers du marché français.

Il est loin le temps où la France pouvait se targuer d'être l'un des deux plus grands producteurs d'automobiles en Europe. En moins de vingt ans, le nombre de voitures assemblées dans nos usines a été divisé par trois ! D'après le dernier bilan du cabinet d'analyses Inovev, on n'en comptait plus que 963 145 en 2023. C'est en effet très éloigné des 3,2 millions d'unités produites annuellement entre 2002 et 2004. Si l'Allemagne a conservé son leadership, désormais l'Hexagone se positionne derrière l'Espagne et même la République tchèque (voir encadré ci-dessous). Il faut dire que, depuis vingt ans, les constructeurs tricolores ont enclenché des délocalisations massives de leurs stars pour profiter d'une main-d'œuvre moins chère : Renault avec la Twingo puis, plus tard, la Clio,

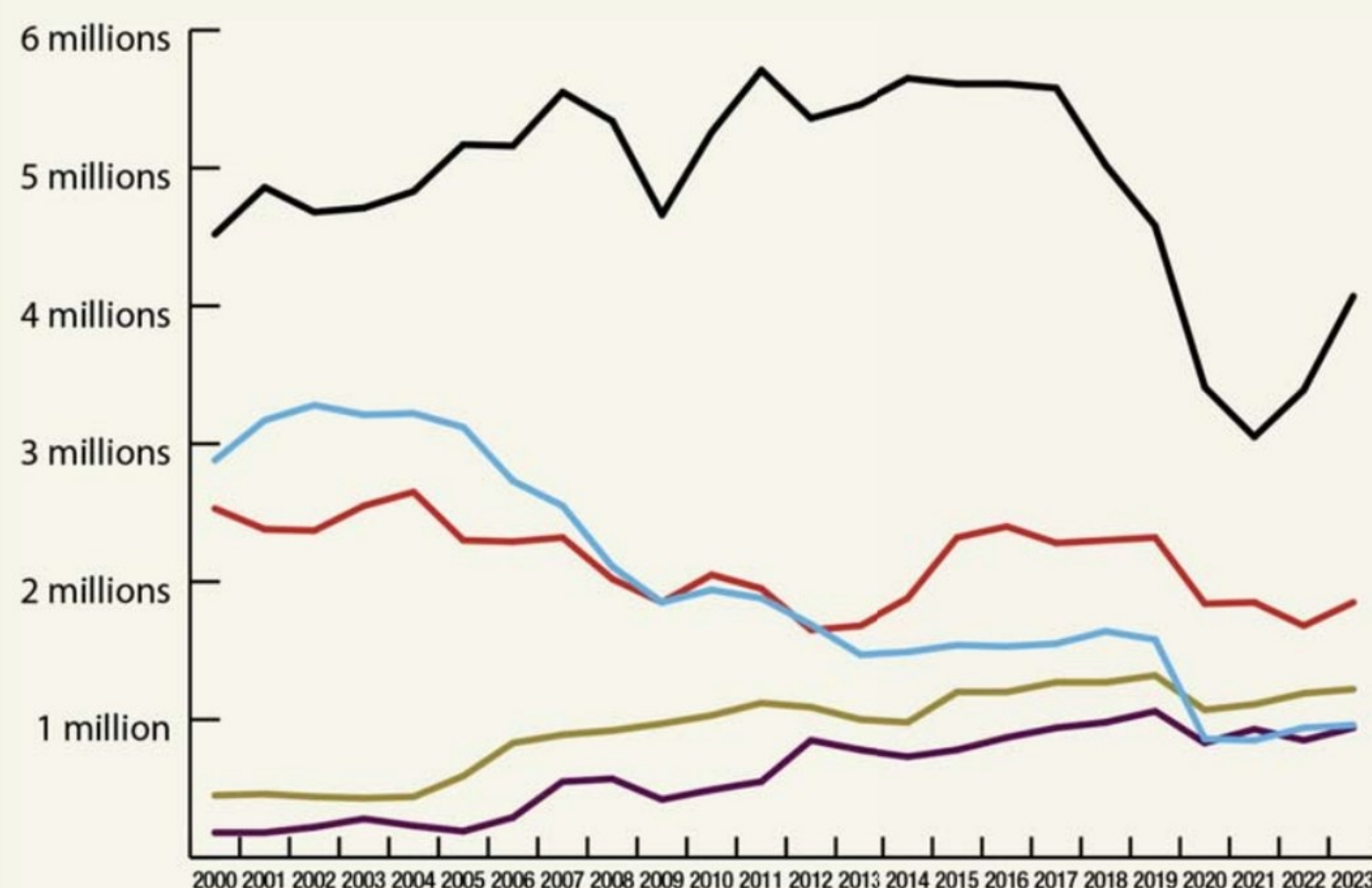
toutes deux vers la Slovaquie, la Peugeot 208 vers la Slovaquie, une partie des Citroën C3 vers l'Espagne puis la totalité vers la Slovaquie... Près de deux décennies plus tard, les modèles – pourtant gaulois – les plus vendus dans le pays en 2024 ont déserté nos usines. Pour connaître l'ampleur des importations, *Auto Plus* s'est penché, grâce aux données fournies par Inovev, sur l'origine des 100 modèles les plus vendus en France depuis le début de l'année. Résultat : seulement quinze d'entre eux sortent des manufactures nationales (voir carte ci-contre).

L'espoir de la relocalisation

Peut-on espérer que l'industrie française retrouve de sa superbe ? Certes, la R5 E-Tech et le futur SUV Renault 4, dont les commercia-

lisations sont respectivement prévues en septembre 2024 et début 2025, seront assemblés sur notre territoire, mais le Losange a choisi l'Espagne pour fabriquer son Rafale et le futur Symbioz. Du côté de Peugeot, la version électrique de la 408 et le 5008 seront "made in France", mais rien de nouveau ne viendra à court terme juguler l'éboulement de la production française. Le gouvernement a signé, en mai dernier, un contrat stratégique avec la filière automobile dans l'espoir, notamment, de relocaliser l'industrie et de produire plus de 2 millions de voitures électriques par an sur le territoire d'ici 2030. Mais pour l'heure, 2024 devrait encore ressembler aux années précédentes, puisque Inovev table sur peu ou prou 1 million d'unités fabriquées sur notre sol. ■

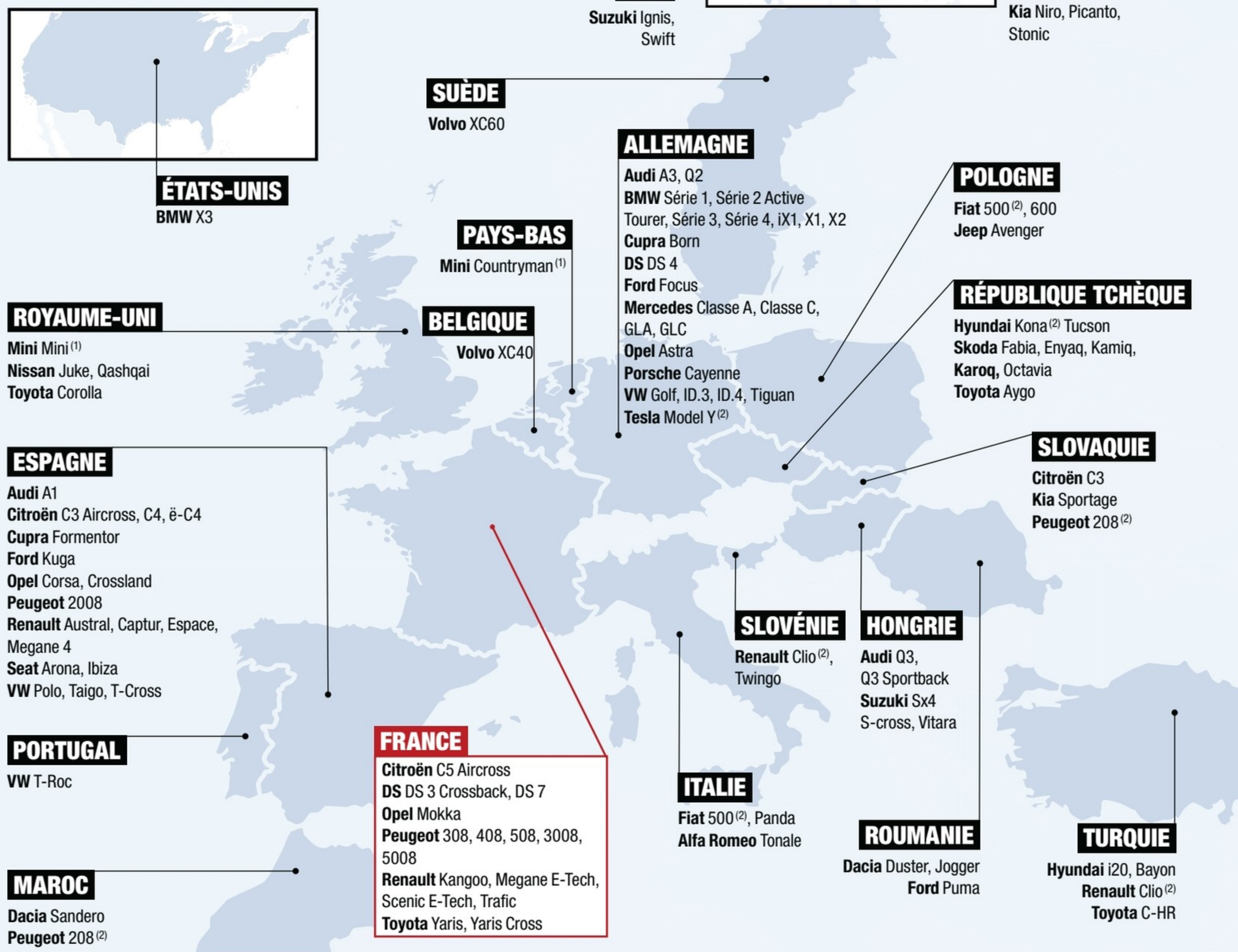
Pays européens producteurs : la France reléguée à la 4^e place



L'Hexagone est resté durant plusieurs décennies le second producteur en Europe, assemblant entre 2 et 3,5 millions de voitures par an. Depuis 2010, l'Espagne lui a raflé sa position (et la conserve depuis), notamment à la faveur des modèles gaulois qui y sont produits (Citroën C3 Aircross, C4, ë-C4, Peugeot 2008, Renault Austral, Captur, Rafale... et bientôt Symbioz). Depuis 2020, la République tchèque devance aussi notre pays avec environ 1,2 million d'autos contre désormais 963 145 unités assemblées sur notre sol en 2023. Une 4^e place branlante, puisque la Slovaquie (qui fabrique la Citroën C3 et la Peugeot 208) la talonne de près avec 940 000 exemplaires produits l'an dernier.

— Allemagne
— France
— Espagne
— République tchèque
— Slovaquie

Provenance des 100 modèles les plus vendus en France



Seulement 15 stars “made in France”

Grâce aux données fournies par le cabinet d'analyses Inovev, *Auto Plus* s'est penché sur la provenance des 100 meilleures ventes françaises au premier semestre 2024 (qui représentent près de 90 % du marché). Résultat, seuls 15 modèles ont été assemblés sur le territoire national.

Pire, aucune voiture “made in France” n'occupe le top 5 des ventes. Ainsi, la numéro 1 du marché, la Peugeot 208, est essentiellement assemblée en Slovaquie (et une partie d'entre elles au Maroc) et la production de la Renault Clio – 2^e des ventes – se partage entre la Slovaquie et la Turquie...

Derrière, on retrouve la Dacia Sandero, importée du Maroc, la Citroën C3, de la

Slovaquie, le Peugeot 2008, de l'Espagne. Le Renault Captur (6^e des ventes) est également en provenance d'Espagne.

Sur les 10 premiers best-sellers, seulement 3 sont assemblés sur notre territoire, le premier se classant à la 7^e place : la Peugeot 308. Et les deux autres, les franco-japonaises Toyota Yaris et Yaris Cross arrivent respectivement 8^e et 10^e des ventes.

L'Allemagne avec 20 modèles (un record !) en assemble le plus grand nombre pour le marché français. Mais ils ne représentent que 12 % du volume des ventes. C'est le troisième plus gros fournisseur du marché hexagonal derrière l'Espagne (17 %) qui assemble 18 modèles, et la France (15 %).

963 145 autos produites...

... en France. Depuis 2020, le pays n'a pas atteint le million de voitures assemblées dans ses usines.

20 modèles “made in Germany”

L'Allemagne est le plus gros fournisseur de modèles pour l'Hexagone. Néanmoins, ces 20 unités représentent “seulement” 12 % des ventes en France.

17 % des voitures...

... vendues en France proviennent des usines espagnoles. Le pays est le plus gros fournisseur en volume du marché français.



A. SECHET

Véhicules immatriculés à l'étranger

PV comme "pas verbalisés" ?

Alors que nous sommes submergés de PV en tout genre, qu'en est-il pour les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger ? Ceux qui encombrant les places de stationnement – à Paris, on ne compte plus les voitures ventouses venues des pays de l'Est – ou qui commettent des infractions sont-ils inquiétés ?

Alain Dumas, Paris

Pascale Gétin. Nous ne sommes pas tous égaux face aux sanctions. Alors que les véhicules immatriculés en France n'échappent à aucun PV, ceux venus d'ailleurs passent souvent entre les gouttes. En matière de stationnement, par exemple, c'est "open bar" pour ceux qui

arborent des plaques étrangères : aucun accord transfrontalier ne permet de les poursuivre dans leur pays d'origine pour avoir zappé l'horodateur ! Idem en cas de circulation non autorisée dans une ZFE (peu punie faute de contrôles), de non-paiement du péage sur les autoroutes en flux libre (voir p. 12) et même d'infractions sanctionnées par un PV "à la volée". En revanche, les étrangers venus de vingt pays de l'Union européenne (et de Suisse) flashés par un radar pour un excès de vitesse ou un feu rouge grillé sont poursuivis chez eux. Enfin, en cas d'interpellation, il n'y a pas de passe-droit : tout conducteur, d'où qu'il vienne, doit passer à la caisse.

Garder la main

Pourquoi saluez-vous les modèles dans lesquels les aides à la conduite sont faciles à déconnecter, alors qu'elles représentent une avancée pour la sécurité ?

Michel S., Nice (06)

Stéphane Dupré. Certaines de ces aides, désormais obligatoires, peuvent s'avérer pénibles lorsqu'elles se déclenchent à mauvais escient ou de manière intempestive (alerte de survitesse activée sur une erreur de limitation, correction au volant si l'on mord les marquages au sol d'une route étroite...). Or, elles se reconnectent à chaque redémarrage. D'où l'intérêt de pouvoir les désactiver facilement, sans avoir à explorer menus et sous-menus.



N. SOLER

Ciel, un radar ?

Vu à Sainte-Adresse, à côté du Havre (76), le jour de la commémoration du Débarquement : cet appareil fixé sur le toit d'un utilitaire semblait "scanner" le ciel. Y aurait-il un lien avec l'aérodrome d'Octeville, situé à proximité, où étaient stationnés les avions de la Patrouille de France... A votre avis ?

Patrick Kermarrec, par e-mail

François Tarrain. Une chose est sûre : ça n'est pas un énième prototype (pas très discret) de radar routier. Renseignement pris, il s'agit d'un viseur électro-optique Paseo XLR (pour Extra Long Range) de la société Safran. Et sa présence inhabituelle sur un parking de Sainte-Adresse n'est pas due au hasard. Le système – plus courant sur les navires de guerre que sur le toit d'un fourgon – est en effet conçu pour détecter, identifier, suivre et engager d'éventuelles cibles aériennes et navales. Était-il présent ce jour-là pour repérer des drones indésirables et dégager le ciel pour la Patrouille de France ? Ça, l'histoire ne le précise pas...



P. KERMARREC

Pour relancer ses ventes, Citroën a eu une idée lumineuse : baisser de 5 000 € le prix de ses nouveaux modèles. Il suffisait d'y penser ! Espérons que d'autres constructeurs aient la même présence d'esprit...

Thierry L., par e-mail

Et si on plaquait les plaques ?

Pourquoi ne pas remplacer l'immatriculation, désormais attribuée à vie, par un QR code gravé sur le pare-brise ? Infalsifiable, il pourrait intégrer l'assurance... Sans parler du gain esthétique apporté par la disparition des plaques.

Eric, par e-mail

François Tarrain. Sans plaques comment les radars pourraient-ils retrouver le propriétaire du véhicule flashé ? Et il faudrait de bons yeux aux forces de l'ordre pour "lire" le QR code d'une auto verbalisée à la volée ! En outre, en l'absence de plaques, un garagiste serait incapable d'identifier votre auto. Quant à l'assurance, inutile de l'associer à un QR code : elle l'est déjà avec l'immatriculation depuis la mise en place du fichier des véhicules assurés (FVA).

Vous êtes arrivé...

Qu'est devenu le système de GPS 100 % français qui devait être mis en service ?

Martial M., Oyonnax (01)

Jérôme Fombelle. Vous devez faire référence au système européen de positionnement par satellites (et non "100 % français") Galileo. Opérationnel depuis 2016, il compte 24 satellites en orbite et est compatible avec tous les smartphones vendus aujourd'hui, mais aussi avec certains systèmes de navigation embarqués. En revanche, rien ne permet de savoir quelle "constellation" vous géolocalise à un instant T : Galileo, le système américain (GPS), russe (Glonass) ou chinois (BeiDou).

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Lors de l'achat d'une automobile, son lieu de fabrication est pour vous ?

81%

Déterminant

13%

Un critère important mais pas déterminant

6%

Pas du tout important

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

Les mesures liées à l'auto ont-elles été déterminantes dans votre choix de vote aux élections législatives ?

- Oui, totalement.
- Oui, partiellement.
- Non.



Votre voiture est assez grande pour aller chez le garagiste sans vous.

Révision, vidange, entretien...
Fixter vient chercher votre voiture
chez vous ou au travail et s'occupe
de tout, à partir de 69 euros.

Fixter

N'entretenez plus votre voiture



fixter.fr

*Prix négociés avec les centres et garages partenaires pour un contrôle technique ou une vidange, service voiturier inclus.
Voir services et conditions sur fixter.fr.



CAMÉRA CACHÉE



Dacia Duster hybride : accueil, essai, remises, que proposent les vendeurs ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION La nouvelle génération du SUV roumain adopte, pour la première fois, une propulsion hybride. Peut-on l'essayer facilement ? Les vendeurs vont-ils nous conseiller correctement sur le choix de cette motorisation ? Le prix est-il négociable ? Réponses en trois temps.

Essai réservé en ligne



Entre notre demande de réservation sur le site de Dacia et le rendez-vous en concession s'écoulent 72 heures. Le jour J, un commercial très avenant nous accueille. D'emblée, il nous présente le nouvel opus dans le moindre détail. "Je vous laisse l'essayer seul autant de temps que nécessaire."



"Sur cette nouvelle génération, plus de la moitié de mes ventes sont en version hybride !"

Après une demi-heure de balade, nous revoilà en concession. "Vous avez vu la conso ? L'hybride c'est le top." C'est vrai, du moins en ville, avec 5,7 l/100 km. Mais d'après nos mesures sur autoroute*, sa version thermique est moins gourmande : 6,3 l/100 km contre 6,5 l pour le Duster Hybrid.



Place à la négo. Il nous oriente vers une finition Extreme. "Contrairement à l'Expression, il sera équipé de barres de toit modulables et d'une clim' auto." Et sera aussi 1 800 € plus cher ! Le SUV revient à 28 100 €, auxquels il ajoute 600 € pour l'avoir en couleur (kaki)... et pas 1 € de rabais.

Rendez-vous par téléphone



Ici, en 24 heures notre essai est calé. Sur place, un vendeur chevronné nous attend. "Ne perdons pas une minute, faisons le tour du véhicule !" A l'instar de son confrère, il délivre une description détaillée. Puis, nous partons ensemble pour un essai du SUV en finition Extreme.

"Vu nos tarifs, on n'a pas vraiment de concurrents sur les SUV hybrides."



Sur la route, notre passager énumère les points forts du nouveau Duster : "Il a un beau volume, il est beaucoup mieux équipé et plus moderne que la deuxième génération." Un discours bien rodé ! Nous lui disons hésiter avec la version essence. "Mieux vaut rester sur l'hybride si vous faites beaucoup de ville."



De retour en concession, notre commercial nous presse : "J'en ai quelques-uns en stock livrables dans un mois. Sinon, pour une nouvelle commande, il faudra attendre cinq mois." Sa proposition ? Un modèle Expression gris à 27 200 €, et toujours pas la moindre remise.

Visite à l'improviste



Nous repérons dans cette concession plusieurs nouveaux Duster, dont l'un en version hybride. Un vendeur nous aborde et nous lui demandons de l'essayer. "Désolé, je suis occupé avec d'autres clients et dois vous accompagner pour faire l'essai." Raté pour le petit tour !



"Ne tardez pas à vous lancer car on arrive déjà sur des délais de livraison de cinq mois."

Il nous donne néanmoins sa carte pour organiser un rendez-vous. "Je peux vous recevoir dès demain", indique-t-il. En outre, notre commercial "occupé" prend tout de même le temps de glisser quelques éloges : "Vous verrez, c'est le jour et la nuit en comparaison avec l'ancien Duster."



Et d'ajouter : "L'habitabilité, les suspensions et le confort sont bien meilleurs. Et au niveau du look, il n'a presque rien à voir avec la génération précédente." Pas faux, il affiche une allure plus affirmée. Puis le vendeur insiste une dernière fois pour nous revoir bientôt et rejoint ses clients.

Accueil	X				Remise				X
Essai	X				Conseil		X		

Discours rodés et ristournes au placard. Si nos vendeurs sont tous avenants, n'escomptez aucun geste commercial, comme à l'accoutumée chez Dacia. Armés d'arguments bien assimilés et bénéficiant de l'étiquette "low cost", ils comptent vendre davantage de versions hybrides que thermiques, et ce malgré des prix jamais atteints sur le Duster.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

***Petit à petit,
tout le monde
fait son tri.***



**ON NE
LÂCHE
RIEN!**

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT



Voilà à quoi ressemble le péage "2.0", ici sur l'A14: un portique anodin (ressemblant à celui de feu l'écotaxe) qui lit les plaques et/ou les badges télépéage de tous les véhicules empruntant la section payante. Autant dire que les conducteurs peu au fait de cette nouvelle technologie risquent de passer dessous sans se rendre compte qu'il faudra régler la facture dans les 72 heures.

PÉAGES SANS BARRIÈRES SUR L'A14 ET L'A79

Gare aux pièges du "flux libre"

Biberonnés aux barrières "en dur" depuis 1961, les conducteurs français vont devoir s'habituer à ces nouveaux péages virtuels qui donnent, à tort, l'impression que l'autoroute est devenue gratuite. Une erreur qui peut leur coûter cher...

Une autoroute à péage en flux libre (free flow, en anglais), c'est quoi au juste? Selon la définition officielle, il s'agit "d'une autoroute payante, mais sans barrière de péage. Ce dispositif permet de ne plus avoir à s'arrêter, car des portiques calculent automatiquement pendant le trajet ce que chaque automobiliste doit payer". Pour

l'heure, la France en compte deux: les 88 km de l'ex-RCEA devenue l'A79, entre Sazeret (03) et Digoïn (71), et les 20 km de l'A14 entre La Défense (92) et Orgeval (78). Sans compter trois péages en flux libre isolés: la sortie n° 36 Boulay-Moselle sur l'A4 et les sites pilotes de Tours Nord sur l'A10 et de Tonnay-Charente sur l'A837. La suite? Fin 2024, les

210 km de l'A13 entre Paris et Caen passeront intégralement en flux libre (soit, à terme, cinq barrières supprimées). Idem en 2025 (au mieux) pour les 53 km de la future A69 Castres-Toulouse. Sachant que tous les projets autoroutiers qui pourraient voir le jour à l'avenir devront proposer d'office un péage en flux libre. Le décor étant maintenant planté,

voyons en quoi cette innovation peut facilement se transformer en "piège".

L'absence de barrières physiques, remplacées par de simples portiques, peut créer une confusion dans l'esprit de certains conducteurs qui pourraient se dire: si je ne dois pas m'arrêter au péage, c'est que la section est gratuite. Raté! Plusieurs panneaux installés le long du trajet mentionnent d'ailleurs bien l'existence d'un péage. Mais la notion de "flux libre" est si ambiguë qu'elle peut induire en erreur. Bien conscient

CARBURANT

Après des semaines de baisse, sursaut des prix à la pompe

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 27 juin 2024.

Cours du baril de Brent: 78,83 € (- 0,72 €).

GAZOLE 1,741€

+ 2,6 cts en une semaine
+ 4,6 cts en un an

SP95-E10 1,824€

+ 0,9 ct en une semaine
+ 0,2 ct en un an

SP95 1,855€

+ 0,9 ct en une semaine
+ 1,2 ct en un an

SP98 1,925€

+ 0,8 ct en une semaine
+ 1,9 ct en un an

E85 0,858€

- 0,3 ct en une semaine
- 20,1 cts en un an

GPL 1,000€

+ 0,1 ct en une semaine
+ 0,3 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME: → STABLE

BORNES DE RECHARGE

Et le meilleur réseau est...

Fort des 225 000 avis laissés par ses utilisateurs depuis le 1^{er} janvier, l'application Chargemap a dressé le palmarès des meilleurs réseaux de recharge, selon plusieurs critères. En matière de fiabilité globale, notion qui englobe la simplicité d'utilisation, le rapport puissance délivrée/puissance attendue et – surtout – l'état des bornes, Fastned arrive en tête en France, devant les Superchargeurs de Tesla et Electra, tandis que TotalEnergies et Ionity pointent respectivement aux 6^e et 7^e places du top 10. Autre classement, cette fois en termes de rapport qualité/prix (et basé sur les avis 2023): le top 3 est composé du réseau local Orléans Métropole (gratuit 2 h l'an dernier, ça aide, mais désormais payant), puis d'IECharge et de Lidl, Tesla finissant au pied du podium. Enfin, au niveau européen, la meilleure expérience de recharge revient à Tesla, suivi – encore eux – de Fastned et d'Electra, puis de Carrefour.



François Tarrain



ZFE. Depuis le 1^{er} juillet, il est possible de circuler 24 jours par an dans la zone à faibles émissions de la métropole de Rouen au volant d'un véhicule banni (diesel d'avant 2006, essence d'avant 1997). Pour cela, il faut réclamer en ligne un "Pass 24h". **Airbags.** Après Citroën et DS, au tour d'Opel de rappeler, dans un premier temps, 25 000 Mokka produits entre 2012 et 2015, pour un remplacement d'airbag. Sans lien, Dacia

de cet écueil, le ministère de la Transition écologique vient même de se fendre d'un site à vocation pédagogique, destiné à familiariser les Français avec le système: Peage-flux-libre.gouv.fr

Payer, oui mais comment ?

Pour les 13 millions d'utilisateurs du télépéage – dont le nombre d'abonnés ne cesse de croître (51 % des transactions en 2022!) –, aucun souci: les portiques reconnaissent le badge Liber-t (du concessionnaire de l'autoroute concernée ou d'un autre) et facturent le trajet dans le cadre de l'abonnement. On peut en outre associer l'immatriculation d'un ou de plusieurs véhicules à son badge. Double avantage: si ce dernier n'est pas reconnu, la plaque permet quand même de vous identifier. Et si vous circulez sans votre badge dans un véhicule déclaré, le trajet est tout de même facturé sur votre compte télépéage. Pratique. En revanche, pour les autres, c'est un peu plus compliqué. A défaut de télépéage, il faut, soit:

– Créer un compte sur le site du concessionnaire (Aliae.com pour l'A79, Sanef.com pour l'A14) en déclarant son immatriculation. Le coût des trajets est alors facturé à la semaine et prélevé automatiquement.

– Payer en ligne chaque trajet, en indiquant son immat, sur l'un ou l'autre des sites ci-dessus.

– Régler sur l'une des bornes de paiement installées sur les aires de services des autoroutes. Ou, depuis le 24 juin, chez les burocrates et dans les commerces de proximité agréés Nirio (4000 points de paiement). Notez qu'il ne faut pas tarder: le paiement doit être effectué sous 72 heures. Passé ce délai, vous recevez un avis de paiement du péage majoré de 10 € si vous régularisez la situation sous 15 jours, et de 90 € au-delà. Une sanction sévère, qui n'est pour l'heure pas appliquée: durant la phase de lancement du flux libre, les sociétés d'autoroutes envoient dans un premier temps un courrier de relance sans pénalité. Mais ça ne durera pas éternellement.

Enfin, dernier point: il est possible de contester un péage en flux libre... Notamment si vous êtes victime d'une usurpation de plaque: si vous recevez un avis de paiement pour un trajet que vous n'avez pas effectué, vous devez déposer plainte au commissariat ou à la gendarmerie, puis vous opposer au règlement de la somme indue. La galère! **François Tarrain**



Lorsque vous arrivez sur une autoroute à péage en flux libre, vous êtes accueilli par ce panneau.

MAXPPP

LA QUESTION INATTENDUE

Les femmes préfèrent-elles les Ferrari ou les Lamborghini ?



SHUTTERSTOCK

Ça s'est joué à un cil: sur les douze derniers mois, 9 % des 1772 Ferrari neuves ou d'occasion achetées ont été immatriculées au nom d'une femme, contre 8,6 % des 302 Lamborghini. Parmi les modèles préférés de madame, on trouve, côté cheval cabré: la Mondial T (5 des 17 vendues), la 348 (10 sur 58 vendues) et la F360 (14 sur 102)... Et côté taureau de Sant'Agata, la Murciélago (2 sur 10) et l'Aventador (3 sur 29).



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

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Radars et présomption d'innocence: les juges viennent d'être rappelés à l'ordre !

■ C'est l'histoire d'un conducteur qui, après avoir contesté être l'auteur d'un excès de vitesse relevé par un radar automatique, a tout de même été déclaré coupable par le tribunal de police de Rennes (35), qui lui a infligé une amende forfaitaire de 75 €. Une décision arbitraire et injuste qui l'a incité à porter l'affaire jusqu'à la cour de cassation.

■ Sa défense? L'article L.121-1 du code de la route, qui prévoit que "seul le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule". Et l'article L.121-3 de préciser que le titulaire de la carte grise est redevable de l'amende pécuniaire, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou d'un cas de force majeure, ou qu'il ne démontre – preuve à l'appui – qu'il ne pouvait pas être l'auteur de l'infraction. Autrement dit: aucun

point ne peut lui être retiré, pas plus qu'il ne peut écoper d'une peine complémentaire... Sauf preuve contraire. Or, la charge de cette dernière incombe au parquet. L'article 6 § 2 de la Convention européenne des droits de l'homme est claire: "Toute personne accusée d'une infraction est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie". Or, dans le cas d'un radar automatique, si la photo ne permet pas d'identifier le conducteur, le parquet n'a aucun moyen de prouver la culpabilité du mis en cause.

■ Arguments entendus par la Cour de cassation, qui, dans sa décision n° 23-85.527 du 4 juin 2024, rappelle aux juges qu'on ne peut fonder une condamnation "sur un motif hypothétique", en l'absence d'identification du conducteur. **Pascale Gétin**

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Contrôle aux jumelles - Eure (27)

A13. Contrôles aux jumelles depuis le pont de la sortie n° 16 Vernon. Les gendarmes scrutent les voies dans le sens Rouen vers Paris. Vitesse limitée à 130 km/h. **Philippe T.**
49°03'48.8"N 1°25'19.3"E

Hibou embarqué Seine-et-Marne (77)

A4. Bussy-Saint-Georges. Contrôles de vitesse quasi quotidiens dans la zone de travaux, au niveau de la sortie n° 12 Val de Bussy en direction de Reims. Limitation à 90 km/h.
48°49'48.0"N 2°42'11.7"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

CABINES La journée de la semaine

ALPES-MARITIMES (06)
M6007, Corniche André Joly, Nice (dans les deux sens), 50 km/h. Radar tourelle installé dans la descente du col de Villefranche en direction de Nice.
43°42'00.4"N 7°17'45.7"E

CALVADOS (14)
RN13, PR 105+700, Surrain (dans les deux sens), 80 km/h. Radar de chantier dans la zone de travaux avec basculement de chaussée entre Surrain et Mosles.
49°19'10.0"N 0°51'14.4"W

SEINE-SAINT-DENIS (93)
Av. du Stade de France, Saint-Denis, 50 km/h. Radar tourelle au niveau du carrefour à feu rouge avec la rue Francis de Pressensé.
48°55'09.6"N 2°21'42.4"E

VAL D'OISE (95)
RD43, PR 25+430, Le Bellay-en-Vexin (dans les deux sens), 80 km/h. Radar tourelle au premier carrefour d'accès au Bellay-en-Vexin, direction Commeny.
49°09'25.4"N 1°52'56.6"E

rappelle aussi une poignée de Duster 2 (produits le 21 juillet 2022) pour un airbag rideau potentiellement dangereux**. **Interfiles.** Selon *Motomag*, les remontées de files par les deux-roues seront interdites en Ile-de-France pendant les JO sur les axes dotés de voies réservées entre autres aux véhicules accrédités.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F GY-123-AA 22

**Vérifiez si votre véhicule est concerné sur Opel.fr/apres-vente/campagne-de-rappel.html ou Dacia.fr/rappel-dacia.html

N° 1870 – 05.07.2024

La photo de la semaine



Highway to ailes

Nom de code : Alpha Uno. Objectif : vérifier l'aptitude des forces aériennes suisses "à l'engagement à partir de sites externes improvisés"... Enfin, improvisés, pas vraiment. Avant d'autoriser, début juin, quatre avions de combat F/A-18 à se poser sur une autoroute, à proximité de la base aérienne de Payerne, le site, fermé à la circulation, a été inspecté par les équipes de la formation d'aviation 11 et les glissières de sécurité centrales ont été retirées ! Trente-six heures plus tard, mission accomplie sans accroc : les pilotes ont pu effectuer sept atterrissages/décollages, mais aussi simuler un ravitaillement au sol et une... crevaillon. Un exercice grandeur nature sur fond de guerre en Ukraine et en prévision de menaces à venir, qui n'avait pas eu lieu depuis la fin de la guerre froide.





Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Pas de doute, ces propriétaires anglais d'Alpine se connaissent ! Vu au Mans (72).

Par Adrien Robert



Question kafkaïenne de notre lecteur : comment sortir de là, si la voie est en sens unique ? Ça se trouve, il y a un cimetière de voitures abandonnées au fond de l'impasse...

Par Samuel Ducourant



Je suis rouge, j'ai un énorme aileron et quatre sorties d'échappement, je suis, je suis ? Une Ferrari ? Non, une Tesla. Cherchez l'erreur !

Par Quentin Journeaux



Se garer sur une place interdite (marquage au sol jaune), devant un poste de police et en masquant sa plaque : il faut tout de même être très joueur.

Par Jérôme Cayatte

PHOTOS: VBS / DDPS



Après la R5, Renault réinterprète un autre modèle fort de son histoire, cette fois sous la forme d'un petit SUV électrique.

Le Renault 4 E-Tech (4,14 m de long) reprend ainsi certains codes de la célèbre "Quatrelle": calandre (qui sera éclairée), optiques rondes (intégrant les clignotants), capot horizontal, forme des ailes, etc.



FUTUR RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC

Les dernières infos avan

Deux ans après la présentation du concept 4Ever Trophy, Renault dévoilera la version de série de son petit SUV électrique au prochain Mondial de l'automobile, à Paris. Cette réinterprétation de la célèbre "4L" des années 1960 sera, à n'en pas douter, LA star de ce salon. Et nous vous en révélons les ultimes détails.

Renault va vite, très vite! Depuis janvier 2021 et l'annonce de la "Renaulution", le constructeur a en effet lancé pas moins d'une dizaine de modèles. Cela va des Clio et Captur qui ont bénéficié d'un important restylage à d'autres, totalement inédits (même si certains ont repris des noms symboliques de la marque), comme

les Austral, Espace, Megane, Rafale, Scenic, Symbioz. A cela s'est ajouté, bien sûr, l'un des projets les plus enthousiasmants de ce vaste plan produit avec la renaissance de la mythique R5, présentée au Salon de Genève en mars dernier. C'est maintenant au tour de la célèbre "Quatrelle" de ressusciter sous une forme revisitée, qui sera dévoilée à l'occasion du Mondial de

l'automobile, à Paris du 15 au 24 octobre prochain. Comme pour la R5 E-Tech, cette réinterprétation d'un modèle historique de la marque a fait l'objet d'un développement "express" en trois ans, au lieu de quatre habituellement (et l'objectif est même fixé à deux pour la future Twingo, et d'autres prochains modèles...). De plus, environ 70% des pièces (vi-

En Bref

Lancement: mars 2025*

Longueur: 4,14 m*

Moteurs électriques:
120 et 150 ch

Tarif: à partir de 29000 €*
(hors bonus)

*Estimation Auto Plus.

sibles ou non) utilisées pour sa conception proviennent de la R5. Un bon moyen d'économiser du temps et de l'argent. Et pourtant, ces deux véhicules ne se ressemblent pas du tout. Le Renault 4 E-Tech est un petit



N. SOLER



ILLUSTRATION **Auto Plus**

R. DEMARETS

t son arrivée

SUV qui viendra se positionner dans la gamme électrique au-dessus de la citadine R5 (à l'image des Clio et Captur). Plus long (4,14 m, soit + 22 cm), plus large et plus haut, il affichera, de fait, des atouts différents de ceux de la craquante citadine.

Un modèle polyvalent

Le modèle originel avait été conçu au début des années 1960 comme un véhicule assez passe-partout, celui "des villes et des campagnes", ainsi que le souhaitait Pierre Dreyfus, le patron de Renault à l'époque. Il s'agissait donc d'un modèle "baroudeur", en somme, ayant pour particu-

larité d'offrir un plancher plat, de l'espace à bord, de la modularité, un seuil de chargement très bas et une ouverture par l'arrière baptisée "porte de service" (comprenez "hayon"). Des éléments que l'on retrouvera sur ce Renault 4 E-tech. Et c'est tant mieux, car les passagers devraient ainsi profiter de plus de confort aux places arrière que dans la R5, avec davantage d'espace aux jambes grâce notamment à un empattement rallongé (+ 8 cm). Le volume de coffre sera également supérieur aux 326 dm³ de la citadine (toutefois très correct par rapport à son gabarit de 3,92 m), >>>

Surpris lors de tests dynamiques

Dans notre numéro du 8 mars dernier, nous vous présentions les premières photos réalisées par nos chasseurs de scoops du futur Renault 4 E-Tech. Malgré ses lourds camouflages, on pouvait déjà découvrir sa silhouette définitive et discerner de nombreux détails qui caractériseront ce petit SUV 100 % électrique. Surtout, ces preuves de roulage indiquaient bien qu'il était entré dans sa dernière phase de développement et qu'il était (presque) prêt...



SCOOP



PHOTOS: SHPROSHOTS

Les nouveautés de la semaine

L'équipe du design a conservé la forme spécifique des fenêtres des portes arrière en deux parties ainsi que celle de la troisième vitre de custode. Ils ont aussi particulièrement travaillé la partie arrière : le hayon vertical, le seuil de chargement bas et les feux en gélule rappellent le modèle d'origine.

ILLUSTRATION **Auto Plus**



R. DEMARETS

» et une banquette coulissante (ou du moins astucieuse) pourrait aussi compléter les aspects pratiques. En revanche, le Renault 4 E-Tech se démarquera franchement de son aïeule par son look, bien sûr moderne, dans l'air du temps et typique des SUV. Toutefois, le patron du design, Gilles Vidal, a tenu à conserver quelques codes spécifiques tels que la calandre de forme oblongue englobant les phares ronds (comme sur le modèle de 1968), les feux verticaux en gélule, le dessin caractéristique de l'aile avant qui plonge vers le bouclier, sans oublier la troisième vitre latérale fixe implantée juste au-dessus de

la roue arrière (apparue avec la version "haut de gamme" R4 L de 1961). Et ce, même s'il se pourrait que celle-ci soit juste "représentée" (et non pas réellement vitrée). Ce qui serait décevant et fort dommage pour la visibilité...

Des éléments partagés

Pour le reste, le Renault 4 E-Tech sera bien ancré dans le présent, héritant beaucoup de la R5, comme évoqué plus haut. Si le concept 4Ever Trophy ne dévoilait rien de son habitacle, on sait que le mobilier intérieur sera identique à celui de la citadine, avec la même dalle rectangulaire à deux écrans (comp-

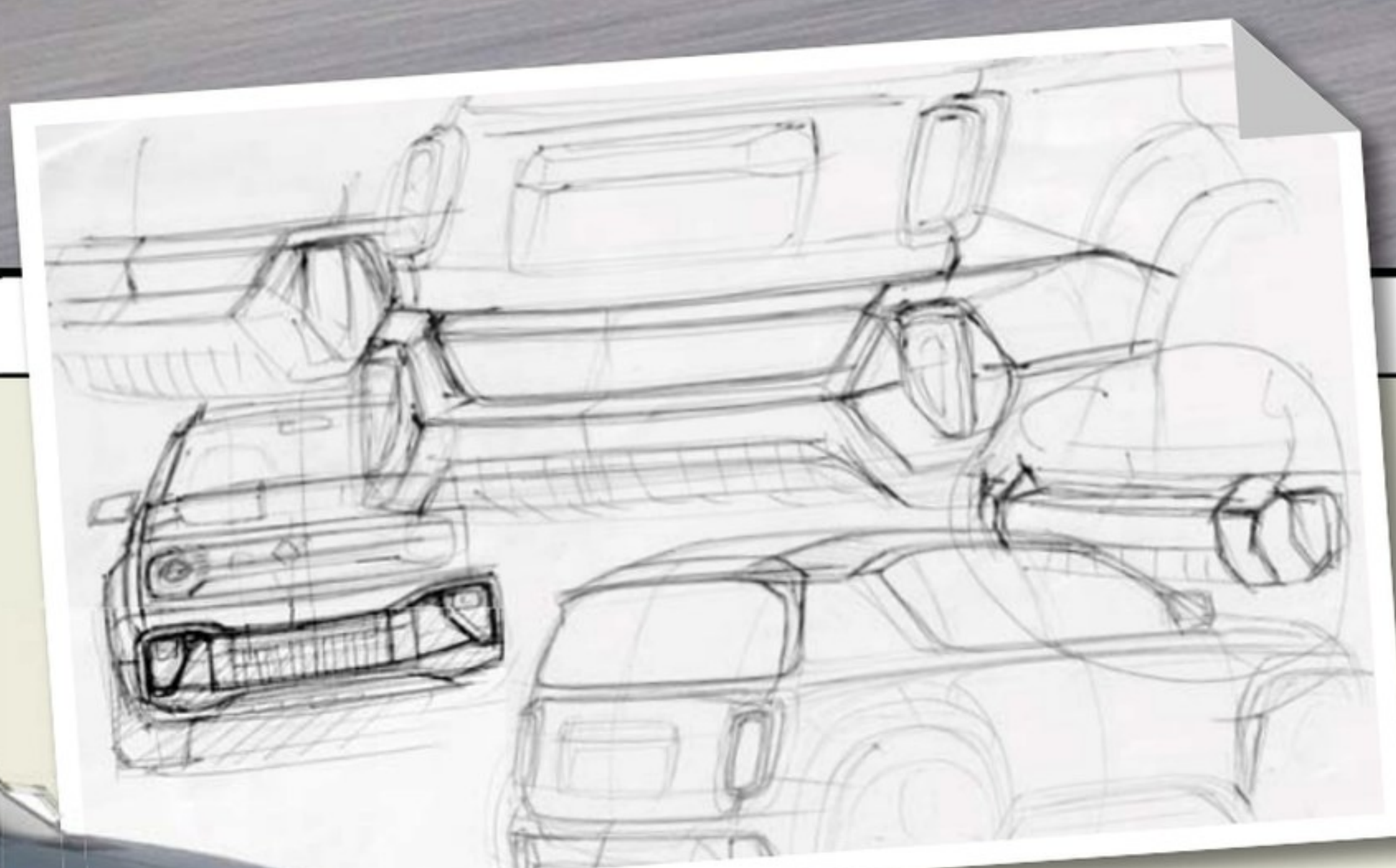
teurs numériques de 7"/18 cm et 10"/25,4 cm, et tactile de 10"), le levier de vitesses fixé au volant, une forme de siège similaire, etc. Seuls certains habillages (planche de bord, contre-portes) pourraient être spécifiques afin de faire des petits clins d'œil à la 4L d'antan. Techniquement, ce petit SUV 100% électrique adoptera la même plate-forme (AmpR Small) que sa petite sœur. Idem pour le moteur (synchrone à rotor bobiné), mais celui-ci ne devrait être décliné qu'en deux puissances de 120 et 150 ch (faisant l'impasse sur le plus petit bloc de 95 ch), associées respectivement à des batteries de 40 et 52 kWh, pour

des autonomies comprises entre 300 et 400 km. Il sera produit dans le nord de la France, au sein du pôle ElectriCity de Renault, non pas à Douai comme la R5, mais à Maubeuge, où est fabriqué le Kangoo E-Tech. D'ailleurs, comme le modèle originel, le Renault 4 E-Tech sera aussi décliné en version fourgonnette.

Enfin, s'il sera officiellement dévoilé au prochain Mondial de l'automobile, il ne devrait être commercialisé qu'au printemps 2025, avec un ticket d'entrée au-dessous de 30000 € et l'ambition de devenir un modèle emblématique... comme le fut son illustre aînée pendant trente ans. ■



N. SOLER



René Demarets, notre expert design

La 4 se donne des ailes



Cette calandre emblématique, les creux dans le capot, les feux verticaux à l'arrière, tous les traits caractéristiques de "mamie 4L" se retrouvent sur cette réinterprétation ambitieuse, même si elle gonfle par ailleurs son gabarit et ses ailes en concordance avec le look de SUV adopté. On retrouve aussi la diagonale typique de la porte arrière et le trapèze de la troisième vitre latérale. Il se pourrait toutefois que la R4 simule cette vitre de custode par un élément factice...



Personnalisable avec ses différentes carrosseries bicolores (ici blanc Candy/bleu Starlight) et avec un large choix de jantes en alliage, le California Ocean invite à la vie au grand air, avec classe.

PHOTOS : L. LACOSTE



À BORD DU NOUVEAU VAN DE VOLKSWAGEN

California Dreamin' !

Volkswagen commercialise la toute nouvelle génération de son van aménagé, best-seller du genre. Annoncé comme "plus polyvalent que jamais", il est proposé en cinq versions, dont le haut de gamme California Ocean que nous avons visité.

Basé sur un Multivan version longue, le California "T7" atteint 5,17 m de long (+ 27 cm par rapport au T6.1). A l'intérieur, on profite d'espaces confortables, avec une hauteur habitable de

2,10 m une fois le toit relevable ouvert. L'Ocean sera proposé en France avec deux motorisations : un TDI de 150 ch et un hybride rechargeable 4Motion de 245 ch (qui arrivera en 2025). Celui-ci revendique jusqu'à 50 km en

tout électrique, idéal pour partir tôt le matin sans réveiller le camping. L'équipement comprend de série un toit rétractable électrique, deux portes coulissantes, utiles pour la vie en plein air, quatre sièges individuels (et



En Bref

Lancement: octobre 2024

L x l x h (en m):
5,17 x 1,94 x 1,97

Moteur diesel: 150 ch

Hybride rechargeable:
245 ch

Tarifs: à partir de 67 000 €*

*Estimation Auto Plus.

NOUVEAU CITROËN C3 AIRCROSS

Il est moins cher que l'ancien !

À peine dévoilé, le nouveau C3 Aircross est déjà disponible à la commande, avec une bonne surprise à la clé : affiché à 19 400 € en entrée de gamme, il est moins cher de... 5 000 € par rapport à l'ancien modèle ! Un écart important qui confirme la volonté de Citroën de s'attaquer au Dacia Duster (à partir de 19 690 €). La finition de base du C3 Aircross (You) comprend la clim' manuelle, les radars de recul et les suspensions à butées hydrauliques progressives, gage d'un bon confort de roulement. L'è-C3 Aircross ajoute le frein à main électrique et un chargeur embarqué de 7,4 kW (11 kW pour 400 €). La finition You avec pack Plus (+ 2 100 €) représente le meilleur choix dans la gamme. Elle est proposée avec toutes les motorisations, dont l'hybride 48 V, qui devrait représenter la majorité des ventes, et s'enrichit d'équipements plébiscités par les clients : vitres AR électriques, écran tactile de 10,25"/26 cm et caméra de recul. La version Max soigne le style (toit bicolore, feux arrière 3D, sabots de protection), et gagne les radars et la surveillance des angles morts. La configuration sept places (+ 850 €) n'est disponible ni en électrique, ni en version de base. **J. Sarboraria**



N. SOLER

	1.2 PureTech 100 ch	1.2 hybride 136 ch	Electrique 113 ch
You	19 400 €	—	27 400 €
You + pack Plus	21 500 €	25 500 €	29 500 €
Max	—	27 600 €	31 600 €

Version 7 places : + 850 € (sauf version You et électrique).



1 La position de conduite agréable et les équipements de sécurité et de confort haut de gamme incitent aux longs trajets. **2** Le couchage du bas se déploie rapidement et offre un lit d'appoint utile mais peu confortable. **3** Sous le toit rétractable, on dispose d'un sommier douillet et de rideaux zippés qui procurent une totale obscurité. **4** La douchette extérieure, indispensable à la toilette quotidienne, se déploie facilement à l'arrière du van. **5** La kitchenette est accessible de l'intérieur comme de l'extérieur, optimisant toujours plus la place à bord. **6** L'espace de vie est optimisé pour quatre adultes répartis autour de la table, chacun disposant désormais d'un siège individuel.

pivotants à 180° à l'avant). La kitchenette est accessible aussi de l'extérieur. De nombreux espaces de rangement sont dédiés à une multitude d'accessoires tels que des chaises, des tables... Une prise de 230 V à l'extérieur permet même de brancher un éclairage ou une petite plancha.

Ecran de contrôle

Le poste de conduite est parfait et la finition au top. Le couchage dans le toit est composé d'un sommier de très bonne facture, très confortable pour deux adultes. Celui offert par

les sièges modulables en bas est plus ferme et plus étroit, à privilégier pour les enfants. Un écran tactile de 5"/13 cm permet la gestion de l'ouverture du toit rétractable, la surveillance des niveaux d'eau et de la batterie, la commande de l'éclairage intérieur ou d'ambiance, le chauffage secondaire... Toutes ces fonctionnalités sont aussi gérables à l'aide d'un smartphone.

Très cher compromis

L'auvent latéral peut être choisi à gauche ou à droite à la commande, et permet l'installation

à l'opposé d'un voile d'ombrage, pour profiter d'une deuxième terrasse protégée du soleil. Toutes ses qualités font de lui le partenaire idéal pour la "van life", avec des prestations qui se rapprochent d'un camping-car (mais sans WC, ni douche intégrés, réservés au Grand California), tout en gardant une polyvalence pour un usage quotidien et pour l'accès à la plupart des parkings. Mais à quel prix ! Plus cher que jamais, il est accessible à partir de 67 000 €* en TDI, et 75 000 €* en hybride rechargeable, hors options... ■

Et aussi...

Peugeot 3008 : maintenant en hybride rechargeable

Après l'hybride 48 V et l'électrique, le nouveau 3008 est dorénavant disponible en hybride rechargeable. Les prix s'échelonnent de 42 990 € (finition Allure) à 47 490 € (finition GT). Cette motorisation associe un moteur essence quatre cylindres 1.6 turbo de 150 ch à un électromoteur de 125 ch, pour une puissance combinée de 195 ch. La batterie de 21 kWh autorise une autonomie électrique annoncée à 87 km selon le cycle WLTP.



N. SOLER

L'Alfa Romeo Junior Veloce annonce la couleur

Il était prévu pour 240 ch, il en aura finalement 280 ! Une sacrée puissance pour cette version sportive (et électrique) du petit SUV italien, qui bénéficie de quelques réglages spécifiques : freinage renforcé, garde au sol abaissée de 25 mm, différentiel Torsen. Lancement à l'automne, à partir de 46 900 € (hors bonus).



ALFA ROMEO

BMW SÉRIE 2 COUPÉ RESTYLÉE

Les principales nouveautés se cachent sous le capot

■ Moins de trois ans après sa sortie, la Série 2 Coupé s'offre une légère mise à jour. Esthétiquement, rien ne change, ou presque ! Trois nouvelles teintes sont proposées (dont le rouge en photo), tandis que le volant et les aérateurs ont été redessinés. Côté moteurs, le diesel de 190 ch (220d) est maintenu au catalogue, mais pas le quatre cylindres essence de 156 ch (218i). Une version plus puissante de 245 ch (230i) fait son apparition, comblant le trou entre la 220i (184 ch) et la M240i xDrive (374 ch). Cette montée en gamme se traduit par un prix d'appel plus élevé (50 600 €, +9 150 €). D'autant plus que seule la finition M Sport a été conservée (palettes au volant pour la boîte auto., kit aérodynamique spécifique). La M2 Coupé (84 700 €) est également concernée par ce restylage. Son six cylindres biturbo développe 480 ch (+ 20 ch) et, chose rare sur les sportives modernes, elle laisse le choix entre boîte manuelle ou auto. **J. S.**



BMW

Avec la disparition du petit moteur (218i), le ticket d'entrée grimpe à 50 600 €. Mais à version équivalente, la hausse reste mesurée (+ 750 € pour les 220i et 220d).

FLOP 10 DES VENTES

Modèles électriques populaires, dont les ventes plongent le plus depuis janvier

1	Dacia Spring	2 914	- 79 %
2	Mini Electric	672	- 74 %
3	Renault Zoe	1 634	- 56 %
4	Tesla Model Y	10 553	- 35 %
5	DS 3 Crossback	657	- 22 %
6	MG4	4 751	- 19 %
7	Fiat 500e	9 346	- 10 %
8	VW ID.4	1 430	- 6 %
9	Volvo XC40	1 271	- 5 %
10	Kia EV6	1 190	- 4 %

Les ventes d'électriques ont beau progresser de 20 % cette année, toutes n'en profitent pas. A fortiori les oubliées du bonus et les stars qui s'essouffent.

Avec notre partenaire



PROCHAIN ARRÊT: L'ÉTÉ!



VOTRE ABONNEMENT :

3€
LE 1^{er}
MOIS

+ Une
montre
en cadeau

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



PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap-1870

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



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 # D1552637

-80%

☐ OFFRE MENSUELLE résiliable sans frais à tout moment

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + une montre en cadeau + 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)

-45%

☐ 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)

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:

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 et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le premier mois, je serai prélevé de 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 serviceabommag.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 31/08/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 24, NOUVEAUX MODÈLES, QUELS PROGRÈS FACE AUX ANCIENS : agrément de conduite, performances, confort, finition, équipement, consommation, prix... quelles évolutions d'une génération à l'autre pour les **Citroën C3**, **Dacia Duster**, **Mini Countryman**, **Peugeot 3008**, **Toyota C-HR** et **Volkswagen Tiguan** ?

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : premier test du nouveau **Peugeot 5008**.

P. 36, MATCH : que vaut le **Renault Rafale** face au **BMW X2** ?

P. 40, TEST LECTEURS : ils ont essayé le nouveau **Mercedes GLC Coupé**.

◀ P. 42, ON A TOUT ESSAYÉ : dans la **Skoda Superb** du patron du Tour de France.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

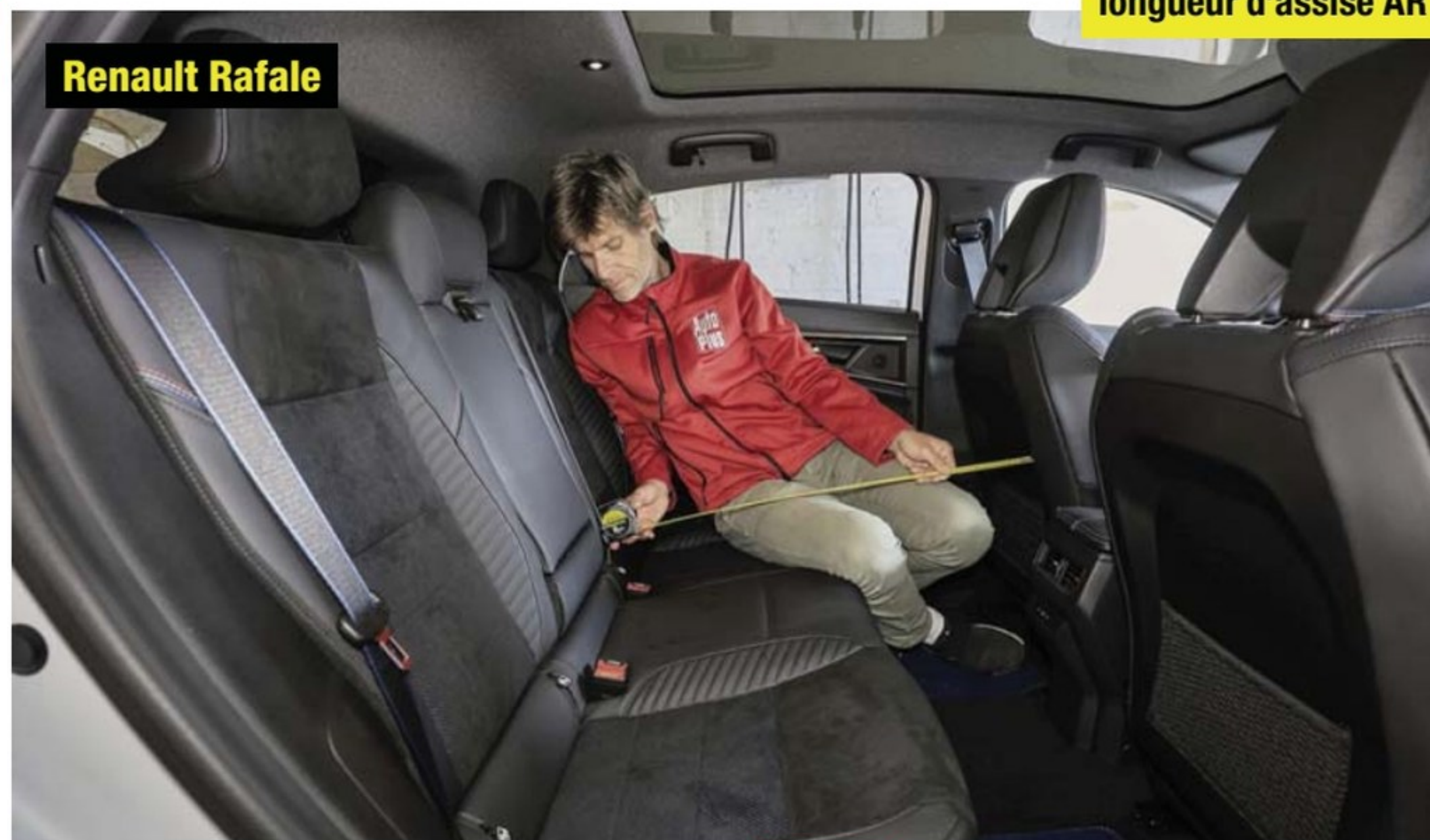
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir 82 cm

longueur d'assise AR



Renault Rafale

N. SOLER

Dans ce numéro, le tout nouveau Renault Rafale affronte le BMW X2 (voir p. 36). Avant de voir comment il se défend face au dernier modèle d'une marque qui a inventé le concept même de SUV coupé, que vaut-il donc en matière d'aisance aux places arrière ? Peut-on y étendre les jambes ? Assurément ! Avec 82 cm de longueur, il s'installe en tête de notre classement, à égalité avec le Jaguar I-Pace ! Quatre autres modèles, tous émanant du groupe Volkswagen, font ensuite un tir groupé : les Audi SQ8, Porsche Cayenne Coupé, Skoda Enyaq iV et Volkswagen ID.5 (81 cm). Le Rafale sauve l'honneur du pavillon tricolore, car les autres SUV coupés français sont en mauvaise posture : la Peugeot 408 pointe au 17^e rang, le nouveau Peugeot 3008 ferme la marche, tandis que le Renault Arkana (69 cm) n'accède pas à ce top 20 ! Parmi les autres nouveautés, le Smart #3 réalise une belle performance, avec une 7^e place (80 cm). Et le BMW X2 ? Il termine en bas du classement : 19^e avec 73 cm. **Vincent Desmonts**



N. SOLER

TOP 20

Le Renault Rafale face aux autres SUV coupés

Longueur aux jambes aux places arrière (en cm)

1 ^{er}	Jaguar I-Pace	82
1 ^{re ex ae}	Renault Rafale	82
3 ^e	Audi SQ8	81
3 ^{e ex ae}	Porsche Cayenne Coupé	81
3 ^{e ex ae}	Skoda Enyaq Coupé iV	81
3 ^{e ex ae}	Volkswagen ID.5	81
7 ^e	Audi Q8 Sportback e-tron	80
7 ^{e ex ae}	Mercedes GLE Coupé	80
7 ^{e ex ae}	Smart #3	80
10 ^e	Audi Q4 Sportback e-tron	79
10 ^{e ex ae}	Cupra Formentor	79
10 ^{e ex ae}	Mercedes GLC Coupé	79
10 ^{e ex ae}	Tesla Model Y	79
14 ^e	Audi Q5 Sportback	77
14 ^{e ex ae}	Volvo C40 Recharge	77
16 ^e	BMW X6	75
17 ^e	Peugeot 408	74
17 ^{e ex ae}	Toyota C-HR	74
19 ^e	BMW X2	73
19 ^{e ex ae}	Peugeot 3008	73

◀ Le nouveau 3008, typé coupé, s'est allongé de 10 cm. Mais cela profite peu à l'habitabilité : 73 cm pour les jambes, cela reste très moyen.

NOUVEAUX MODÈLES

Quels progrès face aux anciens ?

Electrification des gammes, nouvelles technologies, inflation tarifaire... Le secteur automobile vit une période de grands changements. Voyons comment cela se traduit au niveau de six modèles emblématiques qui viennent de changer de génération.



Stars du marché renouvelées : 6 matchs avant/après

Citroën C3	P. 25
Dacia Duster	P. 26
Mini Countryman	P. 27
Peugeot 3008	P. 28
Toyota C-HR	P. 29
Volkswagen Tiguan	P. 30

Citroën C3 // Avec un air de SUV

1.2 PureTech Max - 100 ch - 19200 €

La nouvelle



A. SAUNIER

Plus plus longue que l'ancienne, la nouvelle C3 prend en revanche un peu de hauteur (+ 10 cm). Assez en tout cas pour donner à cette citadine un petit air de SUV, bien dans l'air du temps, accentué par son avant plus massif et les sabots de protection (série sur Max) sous les boucliers. A bord, l'habitabilité aux places arrière et le volume de coffre (légèrement inférieurs à la moyenne de la catégorie) ne progressent pas.

Plus sûre et confortable

Côté qualité, les matériaux sont moins valorisants qu'avant, et des vis apparentes sur les contre-portes témoignent d'une finition en retrait. En revanche, la présentation apparaît nettement plus moderne avec son bloc d'instrumentation 100 %

digital, tout en longueur, surélevé, et en forme de bandeau, accompagné d'un équipement plus riche et high-tech. Obligatoires, l'AFIL active et le freinage d'urgence auto. sont désormais de série. La gestion codes/phares auto. aussi. Sur le plan mécanique, les 10 ch perdus, l'étagement de boîte perfectible (5^e et 6^e rapports trop longs) et le poids supérieur font un peu régresser les performances et l'agrément de conduite. Au contraire, le confort, déjà remarquable sur l'ancienne, progresse encore grâce aux suspensions à butées hydrauliques que Citroën propose pour la première fois sur sa citadine. Enfin, le plus grand motif de satisfaction se situe dans le tarif. Même s'il n'est plus possible de négocier, le prix catalogue baisse de... 4350 €! De quoi donner le sourire. **C. T.**

1.2 PureTech Max - 110 ch - 23550 €⁽¹⁾

L'ancienne



N. SOLER

La nouvelle



A. SAUNIER

L'ancienne



N. SOLER

Moins cossue mais plus moderne et high-tech, la nouvelle C3 progresse en matière de présentation et d'équipement. Le fin bandeau d'instrumentation numérique, surélevé, remplace les compteurs à aiguille. Le grand écran tactile central (10,25"/26 cm) est de série sur Max.

LES CHIFFRES (données constructeur)	La nouvelle	L'ancienne
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³
Vitesse maxi	160 km/h (limitée)	191 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s6	10s
Consommation cycle mixte	5,2 l/100 km	5,1 l/100 km
Poids	1 151 kg	1 090 kg
Dimension L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,58 m	4 x 1,75 x 1,48 m
Coffre	310 dm ³	300 dm ³

L'équipement en plus par rapport à l'ancienne

De série : • AFIL active • Ecran tactile 10,25"/26 cm (7"/17,8 cm sur l'ancienne) • Freinage d'urgence auto. • Gestion codes/phares auto. • Lecture des panneaux • Prises USB-C (1 à l'avant, 2 à l'arrière) • Rétros extérieurs dégivrants • Suspensions Advanced Comfort. En option : • aucune.

Agrément de conduite/performance	En retrait
Confort/insonorisation	En progrès
Finition/équipement	En retrait/En progrès
Consommation	Equivalente
Différence de prix	- 4350 €

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle.

Dacia Duster // Une montée en gamme indéniable

1.2 TCe Expression - 130 ch - 23 400 €

Le nouveau



N. SOLER

Pour faire perdurer la success story du Duster, Dacia a misé sur le design. Et cela semble fonctionner, car le nouveau venu fait tourner les têtes. Il possède désormais une forte personnalité (lignes musclées, protections d'arches de roue en plastique, large bouche d'aération, vitres affinées...). Si la plate-forme est entièrement renouvelée, les dimensions, elles, ne changent pas. On profite d'une habitabilité toujours convenable, avec en prime une légère hausse du volume de coffre (565 dm³ contre 517 pour l'ancien). A bord aussi, les évolutions de style sont flagrantes, et les deux écrans digitaux (instrumentation et multimédia) modernisent l'habitacle. Le Dacia profite également de nouveaux équipements, comme le frein de stationnement électrique, un sys-

tème audio haut de gamme et, bien sûr, les aides à la conduite répondant aux dernières normes.

GPL, essence, hybride...

Le Duster dispose aussi des récentes motorisations du groupe. En entrée de gamme, on retrouve le 1.0 Eco-G 100 à bicarburation essence/GPL (à partir de 19 690 €), le moteur hybride de 140 ch déjà vu sur le Jogger assurant pour sa part le haut de gamme (à partir de 26 600 €). Entre les deux, le nouveau moteur essence trois cylindres TCe de 130 ch micro-hybride se montre un peu plus performant que celui qu'il remplace, tout en étant moins gourmand (- 0,5 l/100 km). Et il est disponible en 4x4 (+ 2 300 €). Enfin, l'agilité du comportement monte d'un cran par rapport à l'ancien.

D. B.

Le nouveau



DACIA

L'ancien



DACIA

Quel bond en avant pour ce nouveau Duster ! Surtout en présentation, car côté finition, les plastiques durs abondent toujours. C'est d'ailleurs l'un des seuls bémols. Outre le frein de stationnement électrique, on remarque le grand écran tactile qui intègre une interface moderne et facile à utiliser.

1.3 TCe Expression - 130 ch - 20 950 €⁽¹⁾

L'ancien



N. SOLER

LES MESURES



	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S + électrique	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 333 cm ³
Vitesse maxi	177 km/h	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s4/10s5/15s4	7s6/10s8/14s6
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,3/6,8 l/100 km	6,6/7,2/7 l/100 km
Poids	1 349 kg	1 294 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m
Dimension L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66 m	4,35 x 1,81 x 1,70 m
Coffre	565 dm ³	517 dm ³

L'équipement en plus par rapport à l'ancien

De série : • AFIL active • Alerte de survitesse • Freinage d'urgence auto. • Instrumentation numérique • Lecture des panneaux • Mirror Screen.

En option : • Media Nav Live (Ecran 10,1"/25,5 cm avec GPS + système audio 3D Arkamys 6 HP, 650 €).

Agrément de conduite/performances	En progrès
Confort/insonorisation	Equivalent
Finition/équipement	En progrès
Consommation	En léger progrès
Différence de prix	+ 2 450 €

Mini Countryman // La folie des grandeurs

Countryman C 1.5 BVA7 Classic - 170 ch - 42 270 €

Le nouveau



N. SOLER

Complètement métamorphosé, le Mini Countryman change de catégorie. Et pour cause: il s'allonge de 15 cm par rapport au précédent! Ses 4,45 m lui permettent ainsi d'intégrer le segment très prisé des SUV compacts. Ce pic de croissance profite surtout aux passagers arrière, qui disposent d'un bel espace aux jambes. Le coffre apparaît également un peu plus spacieux, mais le seuil assez haut perché peut gêner le chargement des objets lourds. On retrouve par ailleurs la très astucieuse banquette coulissante, qui permet d'accroître le volume de coffre de 460 à 565 dm³ en cas de besoin. L'originalité de la planche de bord caractérise également ce nouvel opus. Toutes les fonctions sont désormais regroupées sur un atypique écran

tactile en forme de disque, personnalisable. Néanmoins, on se perd parfois dans les nombreux sous-menus.

Base technique de référence

En version essence, le Countryman débute avec un trois cylindres turbo de 170 ch, soit une puissance équivalente à celle du précédent Countryman Cooper S (178 ch). Certes, l'embonpoint (1 615 kg) du nouveau Countryman C ne lui permet pas d'être aussi performant, mais avec une consommation moyenne mesurée à 6,9 l/100 km (8,1 l/100 km pour le précédent), son 1.5 turbo se révèle bien plus sobre. Et quelle douceur! Tout comme la mécanique, la plate-forme est partagée avec le BMW X1. Celle-ci lui confère une belle agilité, mais le confort est un peu ferme. **D. B.**

Countryman Cooper S Classic - 178 ch - 38 400 €⁽¹⁾

L'ancien



F. GROUT

Le nouveau



N. SOLER

L'ancien



F. GROUT

Très épurée, la planche de bord s'articule désormais autour d'un unique et très original écran digital. C'est très "looké", mais cela ne facilite pas l'ergonomie... Et si quelques plastiques durs persistent, notez cependant le joli tissu apposé au niveau de la console et sur les contre-portes.

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 499 cm ³	1 998 cm ³
Vitesse maxi	206 km/h	225 km/h ⁽²⁾
Accélération 1 000 m D. A.	30s2	28s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5	4s3
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	8,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7 / 6,6 / 7,5 l/100 km	7,7 / 7,8 / 8,8 l/100 km
Poids	1 615 kg	1 556 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	70 m
Dimension L x l x h, en m	4,45 x 1,85 x 1,67 m	4,30 x 1,83 x 1,56 m
Coffre ⁽³⁾	de 460 à 565 dm ³	de 415 à 518 dm ³

L'équipement en plus par rapport à l'ancien

De série: • Assistance au créneau • Caméra de recul • Détection de trafic transversal arrière • Hayon électrique • Lecture des panneaux • Surveillance des angles morts. **En option:** • Conduite semi-autonome (5 410 €)⁽⁴⁾ • GPS avec réalité augmentée (7 580 €)⁽⁴⁾ • Réservoir de 54 litres (3 750 €)⁽⁴⁾, etc.

Agrément de conduite/performance	Equivalent
Confort/insonorisation	En léger progrès
Finition/équipement	En progrès
Consommation	En net progrès
Différence de prix	+ 3 870 €

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle, en version deux roues motrices. 2. Donnée constructeur. 3. Banquette reculée/avancée. 4. Inclus dans un pack.

Peugeot 3008 // Le mieux est l'ennemi du bien

Hybrid e-DCS6 Allure - 136 ch - 38 490 €

Le nouveau



N. SOLER

Quand un modèle est une vraie star, son renouvellement se fait généralement dans la douceur et la continuité. Or ce n'est pas ce qu'a choisi Peugeot avec son dernier 3008 : style (typé coupé), intérieur, plate-forme, tout est nouveau avec cette troisième génération d'un SUV qui faisait jusque-là référence dans son segment. Pour marquer sa différence, il a même été lancé dans une inédite version 100% électrique. Il conserve cependant le moteur hybride de 136 ch, apparu en fin de carrière de l'ancienne génération. Et recevra prochainement une motorisation hybride rechargeable de 195 ch.

Nouveau pari

Autre point commun avec son prédécesseur : sa capacité à impressionner ceux qui pénètrent

à bord, même les habitués des références allemandes : écran panoramique "flottant", design futuriste, surfaces couvertes d'un élégant tissu, finition soignée, tout y est. Sauf, hélas, une ergonomie bien pensée (commandes, écran central...). Et la place à l'arrière, toujours limitée, n'évolue que peu. Au volant, cette version hybride 48 V offre un compromis comportement/confort intéressant, mais le 3008 n'a plus l'agilité en virages du précédent. Il préfère les balades tranquilles ou les longs voyages sur autoroute, où l'on apprécie son raffinement, ainsi que la douceur et la sobriété de l'ensemble moteur/boîte. Mais alors que l'ancien 3008 dominait les débats dans un segment très compétitif, le nouveau est globalement bousculé. Consolation : des tarifs en légère baisse et un équipement qui progresse un peu. **C. R.-R.**

Le nouveau



Le nouveau 3008 en jette avec son grand écran panoramique flottant et son excellente finition. Côté poste de conduite, le principe de l'i-Cockpit est reconduit, au risque que le volant masque le bas des compteurs. Et l'écran, pas assez intuitif, concentre trop de fonctions.

L'ancien



N. SOLER

Y. LEFEBVRE

Hybrid e-DCS6 Active Pack - 136 ch - 38 870 €⁽¹⁾

L'ancien



Y. LEFEBVRE

LES MESURES



	Le nouveau	L'ancien
Moteur turbo-essence + électrique	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³
Vitesse maxi	195 km/h	190 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s1	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	6s8
Consommation moyenne	6,5 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,6/6,8 l/100 km	6,1/7/6,6 l/100 km
Poids	1 589 kg	1 470 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	68 m
Dimension L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65	4,45 x 1,85 x 1,63
Coffre	520 dm ³	547 dm ³

L'équipement en plus par rapport à l'ancien

De série : • AFIL active • Ecran 10"/25,4 cm (anciennement 8"/20,3 cm) avec GPS • Jantes alliage 19" • Phares à leds. **En option :** • Caméra 360° + régulateur adaptatif + surveillance d'angles morts • Ecran panoramique 21"/53,3 cm et raccourcis tactiles i-Toggles • Sellerie cuir • Toit ouvrant panoramique, etc.

Agrément de conduite/performance	En retrait
Confort/insonorisation	En progrès
Finition/équipement	En léger progrès
Consommation	Equivalente
Différence de prix	- 380 €

Toyota C-HR // Stylé et sobre : toujours la bonne recette ?

1.8 Hybride Design - 140 ch - 36 900 €

Le nouveau



N. SOLER

Toyota a clairement identifié ce qui a forgé le large succès de son C-HR : un style marquant, et des mécaniques hybrides sobres et rationnelles. Une recette que l'on retrouve sur le nouvel opus, qui va encore plus loin dans l'audace en termes de design.

Un intérieur enfin au niveau

A l'intérieur, le C-HR change du tout au tout. Et c'est tant mieux : il s'améliore largement côté qualité de finition. L'équipement fait un bond en avant visible, grâce notamment aux compteurs numériques et au grand écran central (en option), alors que les aides à la conduite restent complètes. Au chapitre des évolutions, notons aussi un confort désormais bien plus convaincant. Cela dit, certains défauts subsistent. A commen-

cer par des places arrière où l'on se sent confiné à cause d'une ligne de toit plongeante et d'une faible surface vitrée, même si le C-HR a légèrement progressé en la matière. L'habitabilité reste quant à elle dans la moyenne, mais le coffre déçoit toujours. Et au volant, on apprécie toujours la douceur de conduite en ville. Sur route, en revanche pas facile de prendre du plaisir, entre une transmission à variation continue qui cale le bloc thermique à haut régime quand on accélère franchement, et un châssis manquant d'entrain. Enfin, le passage de 122 à 140 ch s'accompagne de progrès finalement marginaux en performances ou en consommation. Cette dernière reste excellente, mais certains rivaux (Kia Niro, Hyundai Kona) font désormais mieux.

C. R.-R.

Le nouveau



TOYOTA

L'ancien



A. SAUNIER

L'ancien C-HR, qui a connu une carrière longue, était devenu vieillot à bord. On repère facilement le nouveau, qui troque ses compteurs à aiguille pour une instrumentation 100 % numérique. La qualité perçue progresse aussi, assez pour se remettre au niveau.

1.8 Hybride Design Ultimate - 122 ch - 35 850 €⁽¹⁾

L'ancien



A. SAUNIER

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteur essence + électrique	4 cyl. en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 798 cm ³	1 798 cm ³
Vitesse maxi	167 km/h	163 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s	34s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	8s9
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9/6,7/4,9 l/100 km	6,3/6,9/5,1 l/100 km
Poids	1 487 kg	1 484 kg
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	64 m
Dimension L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56	4,39 x 1,80 x 1,56
Coffre	390 dm ³	373 dm ³

L'équipement en plus par rapport à l'ancien

De série : • 8 Airbags (7 sur l'ancien) • Capteur d'angles morts en marche arrière • Compteurs numériques • Pare-brise, volant et sièges AV chauffants.
En option : • Chargeur de smartphone par induction + hayon motorisé + écran central 12,3"/31,2 cm (8"/20,3 cm de série).

Agrément de conduite/performance	En léger progrès
Confort/insonorisation	En progrès
Finition/équipement	En progrès
Consommation	En léger progrès
Différence de prix	+ 1 050 €

Volkswagen Tiguan // Du bon et du moins bon, toujours plus cher...

1.5 eTSI DSG7 R-Line - 150 ch - 48 950 €

Le nouveau



N. SOLER

Prudence est mère de sûreté: un proverbe que Volkswagen suit à la lettre depuis des lustres, en évitant toute prise de risque lors du renouvellement de ses modèles. La troisième génération du Tiguan en est une nouvelle illustration, avec un style très conservateur et un mobilier intérieur toujours aussi austère. En revanche, Wolfsburg a mis les bouchées doubles pour améliorer la finition, déjà de haute facture à bord de l'ancien modèle, et installer tous les équipements techno, désormais indispensables sans remettre en cause l'ergonomie. Cela passe par un système d'infodivertissement assez intuitif et un écran aussi logique que graphique, sur lequel on ne passe pas des heures à chercher les réglages. Seul bémol, la clim' perd ses boutons indépen-

dants. A bord, le Tiguan 2024, plus volumineux que son devancier, progresse aussi côté habitabilité (il conserve au passage la banquette coulissante) et en volume de chargement. Domage, son amortissement plus ferme dégrade le confort.

La conso baisse, pas le prix

Plus lourd, mais pas plus puissant que son aîné, l'allemand est moins agile et moins performant. Mais il reste très sûr. L'arrivée d'une hybridation légère profite davantage à la sobriété. Surtout, le Tiguan essence de 150 ch est encore moins accessible qu'auparavant: 48 950 € minimum contre 43 900 €. Et à finition équivalente (R-Line), la hausse est de 950 €. Les assistances devenues obligatoires ne compensent pas la perte de la conduite semi-autonome, facturée 980 €. **T. R.**

Le nouveau



A défaut de se montrer plus tonique que son prédécesseur, le moteur 1.5 eTSI à hybridation légère fait chuter les émissions de CO₂ de 155 à 146 g/km (1 629 € de malus tout de même) et la consommation moyenne de 0,7 l/100 km.

L'ancien



N. SOLER

N. SOLER

1.5 TSI DSG7 R-Line - 150 ch - 48 000 €⁽¹⁾

L'ancien



N. SOLER

LES MESURES	Le nouveau	L'ancien
Moteurs turbo-essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S + alterno-démarrateur 48V	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³	1 498 cm ³
Vitesse maxi	194 km/h	199 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	6s4
Consommation moyenne	7,8 l/100 km	8,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6/7,4/8,5 l/100 km	8,1/7,9/9,4 l/100 km
Poids	1 639 kg	1 584 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m
Dimension L x l x h, en m	4,54 x 1,86 x 1,66 m	4,52 x 1,84 x 1,68 m
Coffre ⁽²⁾	590/730 dm ³	526/667 dm ³

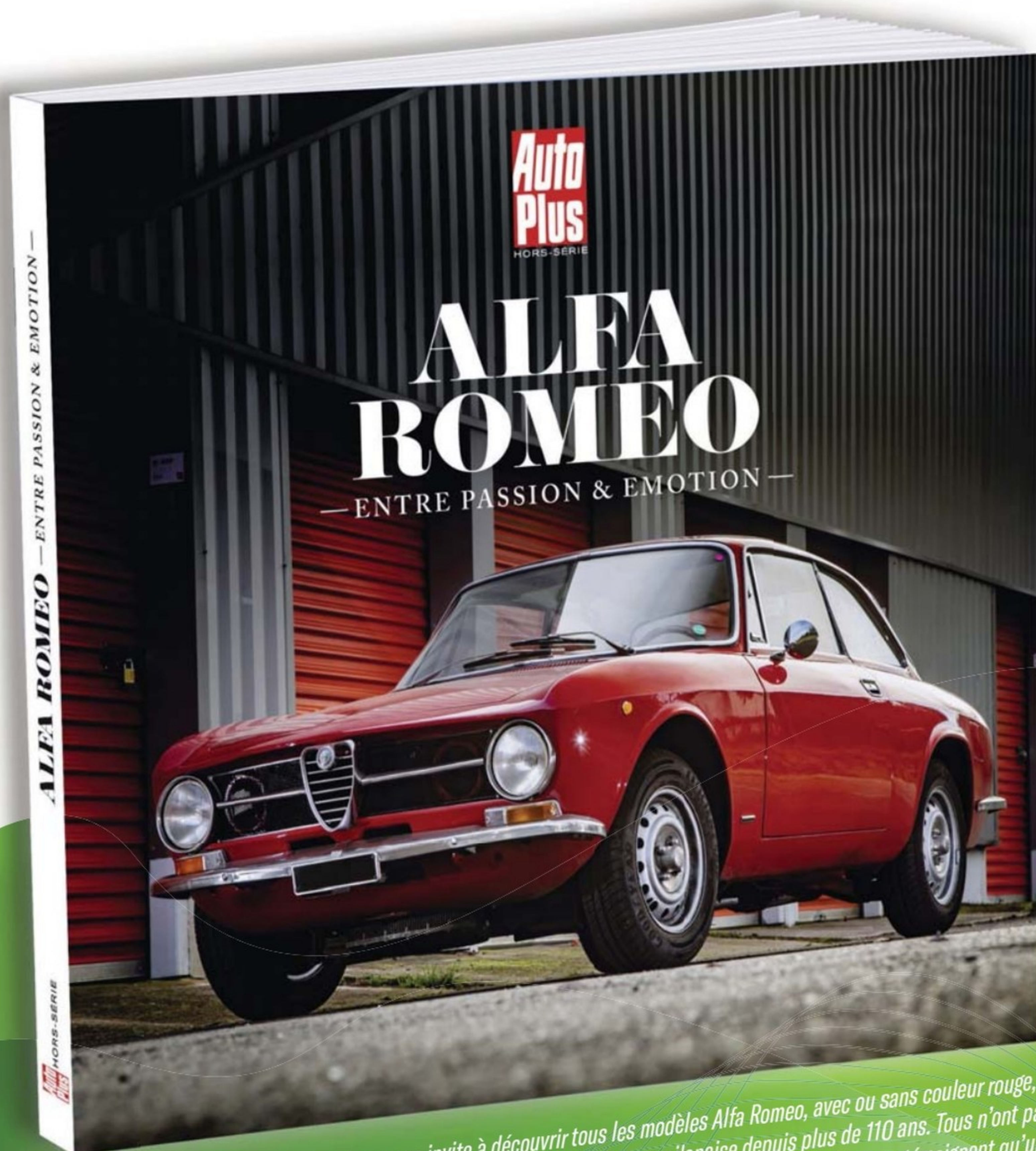
L'équipement en plus par rapport à l'ancien

De série: • Airbag central • Assistant d'intersection et marche arrière avec freinage auto. • Ecran tactile 12,9" (33 cm) • Limiteur de vitesse prédictif • Sièges avant sport massants • Surveillant d'angles morts. **En option:** • Vitrage arrière acoustique (650 €).

Agrément de conduite/performance	Equivalent
Confort/insonorisation	En léger retrait
Finition/équipement	En progrès
Consommation	En progrès
Différence de prix	+ 950 €

1. Dernier tarif en vigueur paru pour ce modèle. 2. Banquette reculée/avancée.

L'épopée d'une légende automobile



Ce hors-série unique vous invite à découvrir tous les modèles Alfa Romeo, avec ou sans couleur rouge, avec ou sans trèfle porte-bonheur sur la carrosserie, produits par la marque milanaise depuis plus de 110 ans. Tous n'ont pas été des réussites techniques ou esthétiques, tous n'ont pas connu un grand succès commercial, mais tous témoignent qu'une Alfa Romeo n'est pas une voiture comme les autres. Certaines, à l'image des élégants Spider Duetto et Coupé Bertone ou de la sublime Montreal, ont marqué à jamais l'histoire de l'automobile. Laissez-vous embarquer dans la légende !

**EN VENTE
ACTUELLEMENT**



ÉLECTRIQUE

Peugeot E-5008

GT - 73 kWh - 210 ch

51 490 € / 51 490 €*



PREMIER ESSAI DU NOUVEAU PEUGEOT 5008

Ampère de famille

Version rallongée du récent 3008, le 5008 change lui aussi du tout au tout par rapport au précédent opus, et débarque en électrique. L'enjeu est de taille pour celui qui était un leader des SUV pour familles nombreuses.

Comme le 3008 dont il dérive étroitement, le 5008 change tout avec cette nouvelle génération. A commencer par sa motorisation, qui peut, pour la première fois, être électrique, comme ici avec l'ensemble de 210 ch et batterie de 73 kWh. Rassurez-vous, le thermique ne disparaît pas : on retrouvera prochainement le 5008 avec le moteur hybride

48 V de 136 ch, mais aussi un inédit hybride rechargeable de 195 ch. De quoi profiter de tarifs plus attractifs que celui de notre version du jour, dont la finition GT – beaucoup plus chère que l'entrée de gamme – le prive du bonus. Résultat : 8 500 € d'écart sur la facture par rapport à la version Allure, pourtant pas beaucoup moins équipée ! Dans cette définition, l'E-5008 ne risque pas

d'inonder les rues... Cela dit, les SUV familiaux proposant sept vraies places et une motorisation électrique ne sont pas légion...

Moins pratique, plus logeable

Comme sur la précédente génération, la filiation avec le 3008 est évidente. Les deux SUV sont strictement identiques du pare-chocs avant jusqu'au montant central. On retrouve donc avec plaisir l'habitacle futuriste du 3008, avec son écran panoramique "flottant" et ses élégantes surfaces habillées de tissu gris. Les rangements sont nombreux et bien pensés, un bon point quand on voyage en famille. Mais c'est évidemment derrière que tout se joue. Les roues arrière ont été reculées de 16 cm pour gagner de l'espace à bord. L'habitabilité n'était pas le point fort du 3008, mais c'est tout le contraire ici. Banquette reculée (elle coulisse sur 15 cm), l'espace aux jambes est très confortable, et on profite, de série, d'un réglage

de clim' autonome. En revanche, les trois sièges indépendants du précédent 5008 ont disparu, au grand dam de ceux qui roulaient souvent avec trois enfants. Les places latérales sont plus larges qu'avant, certes, mais celle du centre est logiquement moins accueillante. Et les petites attentions (tablettes aviation, rideaux pare-soleil...) et rangements pratiques, vestiges du passé de monospace du 5008, ont disparu. La bonne nouvelle concerne l'accès au troisième rang. La banquette du milieu bascule et s'avance beaucoup, ce qui permet même à de grands adultes de s'installer au fond sans trop se contorsionner. Un Renault Espace ne peut en dire autant. Et la place proposée aux deux sièges du fond permet à un vaste panel de gabarits d'y voyager confortablement. Ils ne sont malheureusement plus amovibles, mais cachent un espace de rangement sous les assises, accessible depuis le coffre et bien pratique pour ranger les

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : en haut de gamme, cet E-5008 est privé de tout bonus écologique, et il n'a pas encore le droit à une remise en concession.

L'entretien : la visite est prévue tous les 2 ans ou tous les 25 000 km.

L'équipement : dans cette finition GT, il ne manque pas grand-chose pour compléter l'E-5008. Mais, à ce prix, on aurait apprécié les sièges réglables électriquement ou la pompe à chaleur de série. En option aussi : le toit ouvrant panoramique ou la conduite semi-auto.



Le 5008 gagne 25 cm par rapport au 3008, et atteint ainsi 4,79 m de long. Avec une centaine de kilos de plus, il perd légèrement en autonomie par rapport à lui.



Nombre de places: 7

Banquette reculée, l'espace disponible est largement supérieur à celui offert par le 3008. On y voyage confortablement, mais les sièges indépendants de l'ancien 5008 ont disparu.



Volume: 748/259 dm³ (2)

Troisième rang en place, on peut encore glisser les câbles et une paire de valises dans le coffre.



L'accès au rang du fond est aisé, et deux adultes peuvent toujours y voyager confortablement. Bien vu.

1. Banquette reculée/avancée. 2. En configuration 5 places (banquette reculée)/7 places.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (8) • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs Matrix Led avec gestion codes/phares auto. • Régulateur adaptatif • Surveillance des angles morts.

Agrément: Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Banquette coulissante et inclinable • Câble mode 3 • Chargeur smartphone • Clim' auto. trizone • Ecran 21"/53 cm avec Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes 20" • Sièges AV et volant chauffants.

En option Agrément: • Conduite semi-auto. + caméra 360° (1 250 €) • Peinture métal (1 200 €) • Système hi-fi Focal + vitrage feuilleté (850 €) • Toit ouvrant (1 250 €), etc.



PHOTOS: F. GROUT

Avec près de 2,3 tonnes, un empattement long et un amortissement typé confort, pas de surprise: le 5008 n'est pas une ballerine. Mais il est silencieux, y compris sur autoroute, et doux en ville.

câbles de cet E-5008. La soute, elle, est vaste et bien conçue. Et au volant? Avec près de 2,3 tonnes annoncées, ce grand SUV n'est pas particulièrement

agile, d'autant qu'il reprend l'amortissement plutôt souple du nouveau 3008. Le dynamisme de conduite n'est plus au programme... On se console avec

un confort de très bon niveau, bien aidé par des bruits d'air et de roulement maîtrisés. Côté autonomie, misez en moyenne sur environ 380 km maxi d'après

nos premiers relevés, et 300 km sur autoroute. Correct, sans plus. Une version grande autonomie est au programme.

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s7
Consommation cycle mixte	17,7 kWh/100 km
Temps de charge ⁽¹⁾ Prise domestique/Wallbox 7,4 kW	22h55/6h45
Borne 11 kW/Borne rapide (160 kW maxi)	4h30/30 mn
Poids	2 293 kg
1. De 20 à 80 % de capacité.	

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	73 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	210 ch
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0€
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,90 x 1,69
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽²⁾
2. Groupe motopropulseur, batterie et chargeur. Autres éléments garantis 2 ans (km illimités).	

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 Peugeot E-5008 73 kWh GT (51 490 €, 210 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques à 7 places, qui comprend encore peu de représentants: Kia EV9 150 kW 99,8 kWh (73 000 €, 204 ch), Mercedes EQB 250+ Edition (42 950 €, 190 ch), Tesla Model X Dual Motor 7 pl. (103 100 €, 670 ch).

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



POSTE DE CONDUITE



Le poste de conduite est identique à celui du 3008. On retrouve donc une position naturelle et confortable ainsi qu'une présentation ultra-

moderne où domine l'ensemble compteurs/écran central. La gâchette qui commande la boîte ne tombe pas sous la main. En revanche, la visibilité vers l'arrière est améliorée par rapport à son petit frère, à la lunette trop inclinée.

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

AIDES À LA CONDUITE



Comme pour tous les modèles les plus récents, les nouvelles normes européennes imposent au 5008 certaines aides à la conduite (aide au maintien dans la voie, lecture des

panneaux, freinage d'urgence auto., etc.). La surveillance des angles morts est aussi de série en GT. La conduite semi-autonome, elle, est en option dans un pack (1 250 €) qui comprend aussi la caméra de recul à 360°, mais malheureusement pas de stationnement assisté, ce qui serait pourtant utile vu le gabarit de ce grand SUV.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	1 250 € ⁽¹⁾
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	1 250 € ⁽¹⁾

ÉCRAN TACTILE



En GT, les compteurs et l'écran central sont d'un seul tenant, regroupés sur une grande dalle de 21"/53,3 cm. L'ensemble est lisible et facile d'utilisation, mais manque parfois de réactivité. Bon point pour les raccourcis tactiles i-Toggles.

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

Si les sièges du fond ne sont plus escamotables, ils abritent un espace de rangement, par exemple pour les câbles.

Le panneau de porte ne couvrant pas le passage de l'aile arrière, on peut s'y salir le pantalon en descendant du 5008.



FINITION



Comme pour le 3008, la finition est d'un très bon niveau, avec de grandes surfaces couvertes d'un joli tissu gris. On note encore quelques plastiques durs autour des rangements de la console centrale, mais rien de rédhibitoire. Les assemblages sont satisfaisants.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

On peste contre l'absence de commande dédiée pour la clim', mais les passagers apprécieront la troisième zone de réglage à l'arrière.

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

SYSTÈME AUDIO

Si l'on n'opte pas pour le système hi-fi (qui entraîne le vitrage feuilleté à l'avant), l'ensemble à 6 haut-parleurs procure déjà une belle définition.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	850 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Même s'il a perdu certaines petites attentions de la précédente génération, le 5008 offre, comme le 3008, pas mal de petits espaces de rangement dispersés dans l'habitacle. Bon point pour celui situé sous le troisième rang.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Avec ses deuxième et troisième rangs accueillants, le 5008 reste un efficace compagnon des familles nombreuses. Mais cette version électrique n'est pas vraiment pertinente en finition haut de gamme, trop chère.

LES PLUS
2^e et 3^e rangs bien pensés
Douceur d'utilisation
Grand coffre

LES MOINS
Privé de bonus en finition GT
Dynamisme de conduite
Tarif élevé



HYBRIDE

Renault Rafale

E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 200 ch

49 000 € / 49 360 €*


NOUVEAUX SUV COUPÉS PREMIUM : LE FACE-A-FACE FRANCE/ALLEM

Le Rafale vent debout contre le

Précurseur en 2008 avec son X6, BMW a fait école, les SUV coupés se multipliant depuis chez tous les constructeurs. Y compris Renault, dont le nouveau Rafale ne manque ni de sex-appeal, ni d'ambition. Qu'en dit le dernier-né de Munich son rival ?

Le X6 ? Je peux vous en parler : j'étais du voyage pour les premiers essais presse en 2008. Et je n'en suis pas revenu très emballé. A l'instar de mes respectables confrères d'ailleurs... A quoi bon dépenser des fortunes pour obtenir un engin moins logeable, moins pratique et à peine plus dynamique qu'un "4x4" traditionnel (on ne parlait pas encore de SUV à l'époque) ? Voilà comment se sont conclus

99 % de nos papiers. Nous avions juste omis, sous notre carapace de journalistes automobiles parfois trop rationnels, qu'à partir d'un certain prix, la raison finit toujours par s'évanouir. Parce qu'il était unique en son genre, le X6 a finalement séduit un public aisé en quête de différence, et prêt à ajouter 4 000 € au prix déjà bien épicé d'un X5. Ce nouveau concept a ainsi fait des émules, chez Audi et Mer-

cedes pour commencer, avant de se démocratiser chez Toyota (C-HR), Volkswagen (Taigo) ou Renault (Arkana). La marque au losange remet le couvert cette année avec un SUV coupé autrement plus ambitieux.

Match nul à la mi-temps...

Avec 4,71 m de longueur (plateforme empruntée à l'Espace), motorisation hybride de 200 ch, style affûté, habitacle léché, contenu techno dernier cri et tarif de 49 360 €* en finition Esprit Alpine : le Rafale vient cette fois piétiner les plates-bandes de la concurrence premium, incarnée par les Audi Q3 Sportback 35 TFSI S line et BMW X2 sDrive20i M Sport. Plus

onéreux (le cap des 52 000 €* est atteint), les bavarois restent néanmoins modestement motorisés : 150 ch à Ingolstadt contre 170 ch à Munich. Laissons donc le candidat d'outre-Rhin le mieux armé, dont la seconde génération commence, elle aussi, sa carrière, défendre les couleurs de l'Allemagne (ainsi que la marque à l'origine des SUV coupés !) face au nouveau porte-étendard de Renault. Principal point commun entre le X2 "20i" et le Rafale E-Tech, tout haut de gamme soient-ils : leur capot abrite un modeste trois cylindres. De plus confortable cylindrée (1,5 l), celui de BMW se contente d'une hybridation légère, sous la forme d'un petit



ESSENCE

BMW X2

sDrive20i M Sport - 170 ch

51 650 € / 52 000 €*

AGNE X2!

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: le Rafale échappe au malus CO₂ mais pas à celui sur le poids (360 €), malgré son hybridation. Scénario inverse pour le X2, puni de 330 € (131 g).
L'entretien: visite à l'atelier tous les deux ans ou 30 000 km pour les deux constructeurs.

L'équipement: ces deux SUV, ici vêtus de leur finition sportive, proposent un équipement d'agrément assez complet, à de menus détails près (clé mains libres et chargeur à induction noyés dans de coûteux packs chez BMW). Munich est hélas plus avare sur les aides à la conduite: pas de régulateur adaptatif de série, par exemple.



Plus agile que le X2 grâce à ses roues arrière directrices, le Rafale est aussi un peu moins remuant sur mauvais revêtement. Mais ses 200 ch manquent vraiment de brio.

moteur électrique intégré à la boîte de vitesses DKG7 à double embrayage. Ses 20 ch ne servent qu'à épauler le moteur à pistons de 156 ch à l'accélération. Le 1,2 l Renault de 130 ch s'appuie lui aussi sur une boîte électri-



BMW a poussé trop loin le curseur "fermeté" de ses suspensions. Las, les roues de 19" de la finition M Sport n'améliorent rien, en accentuant les effets de couple.

fiée (34 ch), mais dispose en sus d'un puissant bloc électrique de 68 ch, alimenté par une batterie de 2 kWh auto-rechargeable (les palettes au volant permettent de moduler l'intensité du frein régénératif "à la carte"). Une tech-

nologie qui permet au Rafale de rouler en ville (et même parfois à plus de 50 km/h si les accus sont chargés à bloc) sans l'aide du moteur thermique. Voilà pourquoi le français prend l'avantage en matière de sobriété: >>>

PHOTOS: N. SOLER



Renault Rafale

Identique à celle de l'Austral et de l'Espace, la planche de bord fait toujours aussi bonne impression en matière de qualité (très sympa, la feutrine bleue dans les vide-poches !) comme d'ergonomie. On retrouve ainsi le bel écran de 12"/30,5 cm piloté par Google, simple à utiliser, réactif et très complet. La caméra à vision 360°, en pack avec le Park Assist, réclame toutefois 800 €, à l'instar de l'affichage tête haute. L'option hi-fi Harman Kardon, elle, vous coûtera 1 000 €.



BMW X2

Calquée sur celle du X1, la planche de bord du SUV coupé comme les matériaux qui composent l'ensemble du mobilier brillent par leur remarquable qualité de fabrication (la superbe sellerie bicolore en similicuir reste facturée 1 000 €). Les deux écrans intégrés à la dalle incurvée offrent une excellente définition, mais naviguer au sein du système réclame patience et habitude, les trop nombreux menus et sous-menus manquant de simplicité et parfois de lisibilité...

» seulement 6,3 l/100 km en moyenne contre 7,2 l pour son adversaire. Cet écart de près d'un litre (1,7 l en agglomération !) fond comme neige au soleil sur autoroute, où ces SUV font cette fois jeu égal (6,8 l/100 km). Un terrain où le X2 tire davantage son épingle du jeu grâce à une meilleure insonorisation, quand le français laisse entendre des bruits d'air et de roulement. Sa

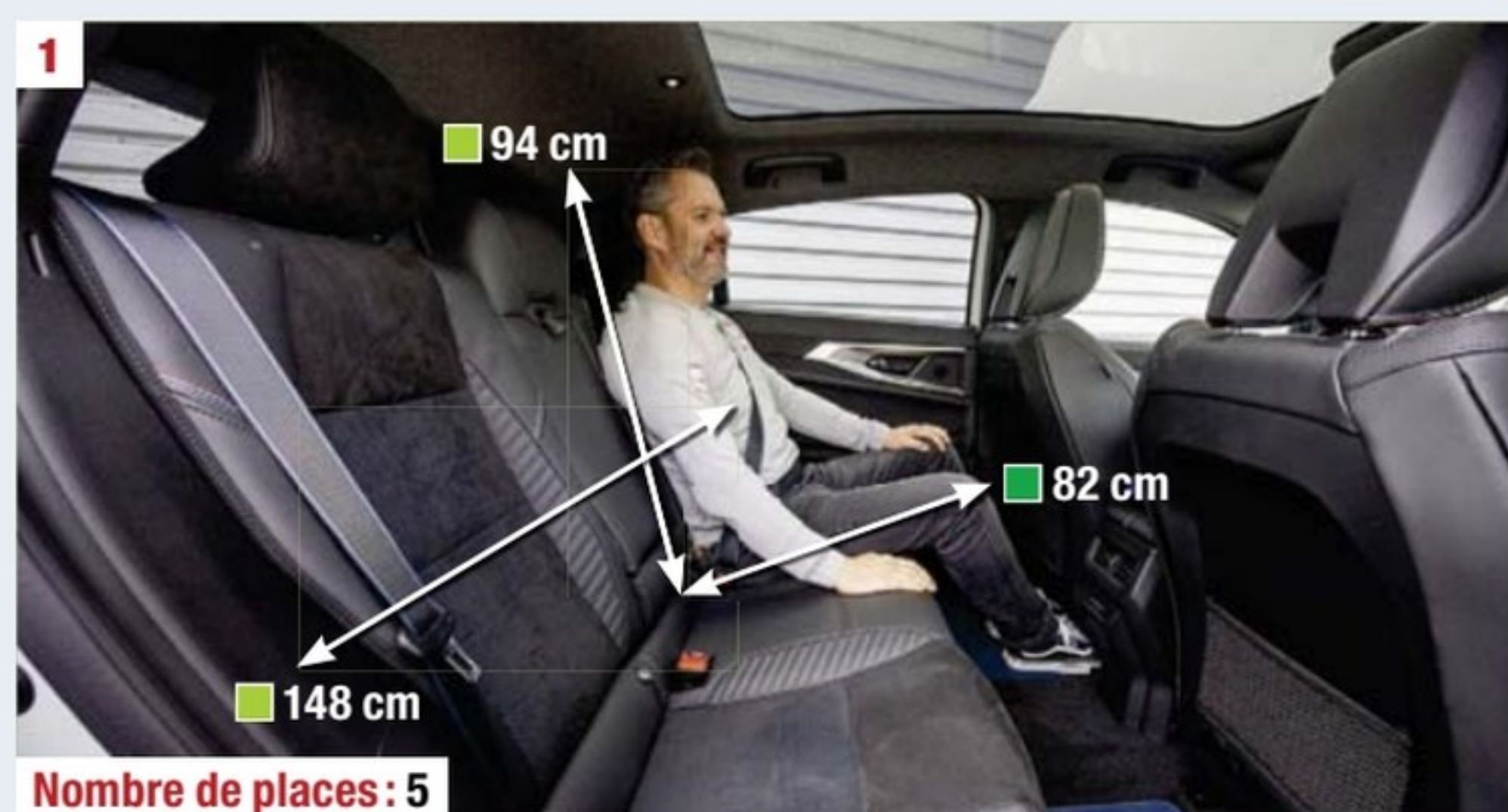
boîte manque en outre de réactivité lorsque l'on a besoin de répondant pour effectuer un dépassement. Un défaut qui affecte également la transmission allemande, mais uniquement à faible allure ou au démarrage. Difficile toutefois de les départager, le premier offrant malgré tout les meilleures relances et le second des accélérations "départ arrêté" plus toniques.

En revanche, c'est bien le Rafale qui prend l'avantage au chapitre du comportement routier, grâce à son système 4Control livré de série...

Et 1 et 2 et 3-0!

Celui-ci consiste en des roues arrière directrices, dont la réactivité peut être ajustée par un programme à l'écran, à l'instar de la direction. En poussant le cur-

seur sur les paramètres les plus aiguisés, le français fait montre d'un dynamisme étonnant, quand le X2, certes équilibré de nature, tend à sous-virer si on le bouscule. Sa direction souffre en outre d'un manque de consistance (mode Sport inclus) et peine à garder le cap si l'on accélère un peu fort sur un macadam glissant ou imparfait. Les bosses comme les ralentisseurs mettent



1. Dérivé de l'Espace, le Rafale offre une habitabilité supérieure à la moyenne. **2.** Très généreux, le coffre ne propose malheureusement pas une surface de chargement plane. **3.** L'astucieux accoudoir central multifonction (on peut notamment y fixer une tablette) fait partie de la dotation de série.



1. En dépit de dimensions intérieures raisonnables, on se sent engoncé à bord de ce SUV, aux faibles surfaces vitrées. **2.** Du volume, un plancher plat et un dossier 40/20/40 inclinable: le X2 assure côté chargement. **3.** Très bien vu, ce système permettant de maintenir (et charger⁽¹⁾) un smartphone à la verticale.

1. Par induction.

aussi en lumière un amortissement suffisamment ferme pour trouver le Rafale – pourtant perfectible en la matière – presque aussi douillet que l'Espace dont il dérive. De bonnes conditions pour apprécier l'ambiance intérieure conviviale et valorisante de la finition Esprit Alpine. Son sens de l'accueil (empattement long, favorable à l'habitabilité), l'ergonomie intuitive du système

d'infodivertissement comme le soin apporté aux détails (feutrine bleue dans les vide-poches, logo Alpine éclairé sur les sièges) font mouche, même si le X2 n'a pas à rougir avec son mobilier cossu et ses plus nombreux aspects pratiques. Ce dernier fait hélas cher payer les équipements dont le Rafale jouit de série. A dotation analogue, tablez sur 4000 € de dépenses en sus à Munich...



NOS MESURES	Renault Rafale	BMW X2
Vitesse maxi	176 km/h	208 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s	30s2
Reprises 80 à 120 km/h Drive	4s9	5s5
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	7,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,8/6 l/100 km	7/6,8/7,7 l/100 km
Poids	1 725 kg	1 644 kg
Diamètre de braquage	10,9 m	11,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	66 m

LA TECHNIQUE	Renault Rafale	BMW X2
Puissance/couple maxi combinés	200 ch/205 Nm	170 ch/280 Nm
Puissance fiscale	7 CV	8 CV
CO ₂ /Malus	106 g/km/+ 360 € ⁽¹⁾	131 g/km/+ 330 €
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³	1 499 cm³
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn	156 ch à 5 000 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm. + alerno-dém.	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	68 + 34 ch	20 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm	55 Nm
Batterie	2 kWh	0,9 kWh
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 4 + 2 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	245/45 R20	245/45 R19
Réservoir	55 litres	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,61	4,56 m x 1,85 m x 1,59
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Malus au poids, une fois appliqué l'abattement forfaitaire de 100 kg pour les hybrides.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • AFIL (active sur le Rafale) • Frein d'urgence auto. • Isofix • Lect. des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul./limiteur de vit. (adaptatif sur le Rafale) • Rétro int. jour/nuit auto.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul (+ Park Assist sur le X2) • Bluetooth • Clim' auto. bizona • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu (X2: 19", Rafale: 20") • Vitres AR surteintées...

EN OPTION	Renault Rafale	BMW X2
AFIL active + détect. d'angles morts	Série	650 € ⁽¹⁾
Clé mains libres	Série	1 650 € ⁽²⁾
Conduite semi-autonome niveau 2	1 500 € ⁽³⁾	2 000 € ⁽⁴⁾
Sièges AV électriques/chauffants	800 €/Série	960 €/410 €

1. Pack Drive Assist. 2. Pack Premium. 3. Pack Driving & Winter. 4. Pack Drive Assist Pro.

LES NOTES DU	Renault Rafale	BMW X2
Comportement routier	16	15
Équipements de sécurité	13	12
Agrément/performance	14	14
Confort/insonorisation	14	14
Équipements de confort/garantie	15	15
Habitabilité/coffre	16	12
Aspects pratiques	12	13
Présentation/ finition	16	18
Consommation	18	15
Prix	10	7
	1^{er} 144/200	2^e 135/200



Le verdict

Victoire: Renault Rafale

Dire que le Rafale met un vent au X2 est un poil caricatural... Mais force est de constater que le nouveau fer de lance de Renault a mis les petits plats dans les grands pour séduire une clientèle premium, habituée à s'en remettre aux productions germaniques. Avec davantage de brio mécanique, le tableau serait presque parfait...

PHOTOS: N. SOLER



Le nouveau Mercedes GLC Coupé

DIESEL

220 d 4Matic

AMG Line

197 ch - 6,6 l/100 km

72 900 € / 77 400 €*



PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le nouveau GLC Coupé diesel à trois propriétaires de véhicules équivalents. Salah, Franck et Christophe nous livrent leurs impressions.

SALAH Responsable logistique, Arpajon (91)



Il possède un **Audi Q5 Sportback**
40 TDI quattro S tronic S line
67 790 € - 204 ch - 6,8 l/100 km

Ce GLC Coupé a un truc en plus, à tout point de vue

Le design

J'apprécie le dessin sportif des phares et du pare-chocs. Je trouve par ailleurs sa ligne de SUV Coupé plus homogène que celle du Q5 Sportback. Les marchepieds latéraux renforcent quant à eux l'aspect baroudeur. L'arrière, "très Mercedes", est tout aussi réussi, en particulier pour le style du bouclier.

La vie à bord

Le grand écran central et les formes de la planche de bord créent une ambiance harmonieuse et luxueuse. Et quel confort des sièges ! Idem à l'arrière, où j'ai clairement de la place pour mes jambes. La forme des repose-tête avant libère la vue vers la route. Un bon point. Le coffre étant en accord avec le gabarit extérieur, le GLC Coupé coche toutes les cases à mes yeux et surclasse mon Audi, surtout par sa présentation ultra-moderne.

Au volant

Je ne ressens pas du tout le poids de ce GLC Coupé. Je dois dire que les roues arrière directrices (option) le rendent hyper maniable ! En outre, grâce à sa direction au feeling direct, il est très plaisant à conduire. D'autant que le moteur ne manque pas de pêche et se fait discret, tandis que les bruits extérieurs sont mieux filtrés qu'à bord du Q5 Sportback.



FRANCK Chef d'entreprise, Bouray-sur-Juine (91)



Il possède un **Mercedes GLC Coupé**
220 d 4Matic AMG Line
66 750 € - 194 ch - 7,6 l/100 km

L'évolution technologique est impressionnante !

Le design

J'adore le détail des motifs en étoile de la calandre ! Les leds de jour et les inserts noir brillant du bouclier apportent une dose de chic. La ligne reste proche de celle de mon GLC Coupé, mais le marchepied aminci évite de se salir le bas du pantalon. Mercedes a dû écouter les retours des clients ! Le changement de style des feux arrière est aussi réussi, comme les ouïes du pare-chocs pour l'effet sportif.

La vie à bord

L'atmosphère à bord change totalement ! Style et ambiance, due aux leds, montent d'un cran. L'effet "waouh" continue avec les deux belles dalles numériques à l'avant. La clim' trizone vient parfaire le confort royal. En revanche, les boutons sensitifs du volant manquent de précision. La commande vocale reste, heureusement, une référence. Le coffre, toujours spacieux, préserve, lui, l'astucieux système pour rabattre les dossiers.

Au volant

Le GPS en réalité augmentée et l'affichage tête haute en mettent plein la vue ! Je suis fan de cette technologie. Le confort ouaté est bien là, comme la sensation d'être bien posé au sol, très sécurisante. Ce GLC Coupé ne laisse donc rien au hasard dans son évolution. Je dis "bravo Mercedes !".



CHRISTOPHE Technico-commercial, Antony (92)



Il possède un **BMW X4**
xDrive20d M Sport
68 250 € - 190 ch - 7 l/100 km

La modernité et le confort du GLC Coupé font mal au X4...

Le design

L'ADN classe et sportif de Mercedes est présent. L'allure du profil est particulièrement réussie. La partie formant un petit béquet au bas de la lunette arrière y est pour quelque chose. Les feux arrière, déjà vus, le rendent toutefois plus classique que mon X4. Mais ce GLC Coupé reste un joli véhicule.

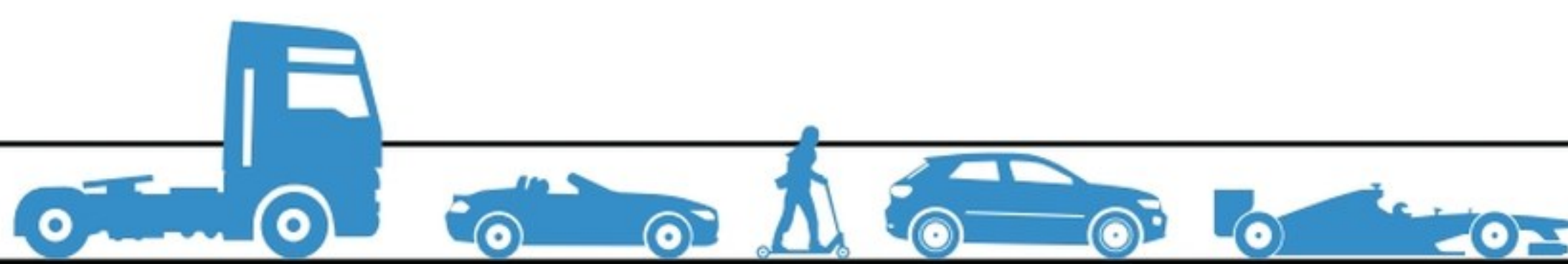
La vie à bord

La planche de bord est sublime ! Matières et formes évoquent autant le sport que le luxe. Le plus fou réside dans le saut technologique : caméras multi-angles, reconnaissance vocale avancée et multimédia surclassent mon X4. Les rangements sont aussi plus grands et tous occultables. En revanche, je manque d'espace pour la tête à l'arrière (je mesure 1,87 m). Dommage, car le confort est supérieur. Enfin, le fond tarabiscoté du coffre, à double étage, n'est pas pratique.



Au volant

Je note d'emblée le confort "cotonneux", très agréable. Cela dit, malgré une direction précise, je ressens le poids du "bébé" dans les virages. Les performances sont néanmoins semblables à celles du X4. Bon point pour le stop/start imperceptible. J'en conclus que le GLC Coupé est un vrai salon roulant, là où le X4 est un véhicule à conduire.



Skoda Superb Combi

Le véhicule officiel de la direction de course du Tour de France

1.5 TSI Hybride Rechargeable - 204 ch - 52 160 €⁽¹⁾

Dans la voiture du patron du Tour!



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Conduire la voiture officielle du directeur du Tour de France (Christian Prudhomme) exige la plus grande attention. Encore plus à quelques jours seulement (lorsque nous avons effectué ce reportage) du départ de la plus grande course cycliste du monde. Il faut redoubler de prudence et de vigilance, y compris en manœuvres, où aucune faute d'appréciation n'est permise. Heureusement, la Superb Combi 1.5 Hybride Rechargeable – strictement conforme au modèle de série au niveau du châssis, du moteur et de l'infodivertissement – permet de rapidement prendre ses repères. Une fois le gabarit imposant (4,91 m de long !) bien assimilé, on retrouve toutes les qualités de ce grand break routier: douceur de conduite au niveau de la direction et des commandes, motorisation hybride rechargeable silencieuse et volontaire, confort de suspension élevé et, surtout, habitabilité XXL aux places arrière. Un critère majeur pour le patron du Tour, qui quitte son bureau de Boulogne-Billancourt durant trois semaines, chaque année au mois de juillet. Période durant laquelle Christian Prudhomme s'installe dans sa Superb Combi, dotée des aménagements nécessaires pour diriger le troisième

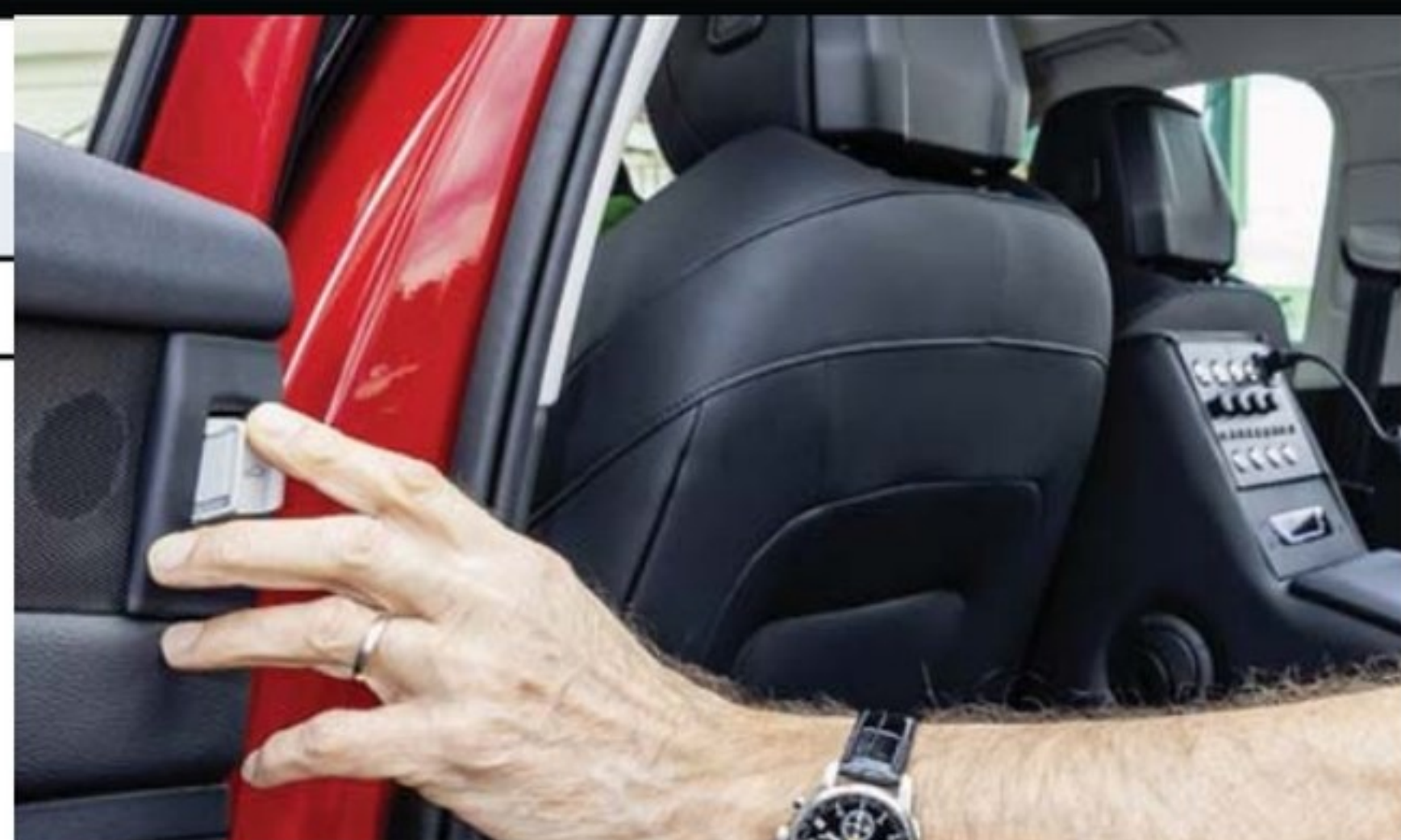
événement mondial après les Jeux olympiques (premier) et la Coupe du monde de Football (deuxième).

Un véritable poste de contrôle mobile

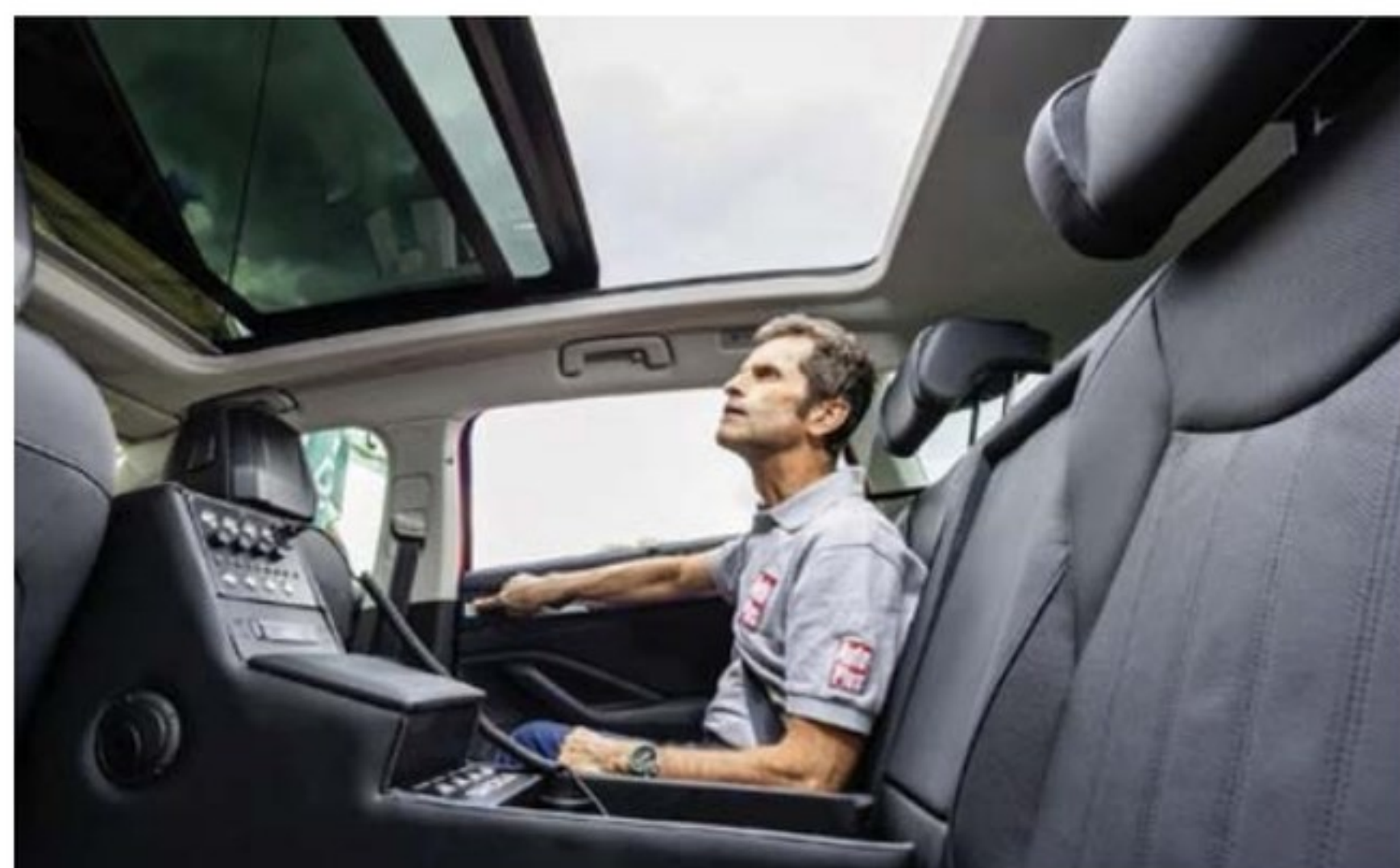
Parmi les spécificités de sa Superb, le toit ouvrant électrique, réalisé sur mesure, comprend un mécanisme d'ouverture et de fermeture unique, puisqu'il s'ouvre de l'arrière vers l'avant de la voiture. En clair, les passagers arrière (Christian Prudhomme et son invité, différent sur chacune des vingt et une étapes de la Grande Boucle) profitent du grand air avant le conducteur et le passager. Lorsque le patron du Tour se tient debout pour donner des consignes aux coureurs ou agiter le drapeau à damier, tous les matins, au kilomètre 0, au moment du départ de l'épreuve, il peut ainsi facilement bouger sans être gêné: la partie coulissante du toit se retrouve au-dessus des places avant. Le deuxième aménagement d'importance concerne la radio. Dotée de cinq canaux (radio Tour, commissaires, infos, sécurité et caravane), elle permet à Christian Prudhomme d'entendre tout ce qui se passe. Au besoin, il peut s'adresser de sa voiture à tous les responsables du bon



Au-dessus du mini-frigo, qui peut contenir une grande bouteille, une radio spécifique comprenant cinq canaux permet au patron de la course de rester informé de tout ce qui se passe et de donner ses directives.



Un petit bouton sur la contre-porte arrière permet de commander l'ouverture (ou la fermeture) du toit, sans déranger le conducteur.



Le toit ouvrant s'ouvre de l'arrière vers l'avant. Il dégage entièrement l'ouverture au-dessus de la banquette. Ainsi, le directeur du Tour se tient debout et profite d'un plus grand espace pour agiter son drapeau.



Aucune différence à la conduite entre la Superb Combi officielle du Tour de France et le modèle de série. Châssis, moteur, système d'infodivertissement sont identiques. Le conducteur profite d'un confort élevé et d'une mécanique douce, discrète et volontaire.

Une flotte de 250 Skoda sur le Tour de France !

Sur les 250 Skoda mises à disposition par le constructeur pour le Tour de France, 154 (70 Superb Combi, 43 Superb berline et 41 Octavia Combi, toutes hybrides rechargeables) sont réquisitionnées par l'organisation de la course. D'autres véhicules – des Enyaq 100 % électriques – sont utilisés par les acteurs de la caravane. Ils sont facilement identifiables à leur couleur verte, comme le maillot du classement par point que le constructeur sponsorise. D'autres marques comme Le Crédit Lyonnais (LCL), La Française des Jeux (FDJ) ou Mécénat Chirurgie Cardiaque roulent aussi en Skoda (Enyaq et Octavia Combi). Certains sont équipés d'une nacelle à l'arrière pour faciliter la distribution de goodies. Enfin, les journalistes de France TV, RMC, *Le Parisien* et du réseau social TikTok disposent aussi de Skoda.



M. EYRAUD / SKODA

déroulement de l'épreuve, à partir des boutons de couleur, installés sur une console fabriquée sur mesure et montée à l'arrière.

Champagne au frais !

En dessous, un mini-frigo permet de garder au frais une bouteille de champagne pour boire une coupe avec un invité. Enfin, un klaxon spécifique, type "italien", a été monté à l'usine (comme les autres modifications citées ci-dessus). Il permet de se signaler au moment de doubler les coureurs. Extérieurement, excepté l'affichage des principaux sponsors, aucune différence majeure avec une Superb Combi de série. Le rouge Carmin est une couleur disponible au catalogue (option à 750 €). Elle a été choisie par ASO pour ses trois véhicules de la direction de course : la numéro 1, ici à l'essai, donne le départ de l'étape. Elle se situe devant le

peloton ou derrière les échappées. La numéro 2 transporte le directeur de course et le jury des commissaires. Ils veillent à la régularité de l'épreuve. Et la numéro 3, située bien amont de la course, voyage avec des "éclaireurs" chargés d'annoncer d'éventuels dangers qui se présenteraient sur la route. Les voitures rouges sont bien visibles et immédiatement repérables. Il en a toujours été ainsi, même avant le partenariat conclu entre Skoda et ASO (Amaury Sport Organisation, l'organisateur du Tour de France) en... 2004 ! Et qui va se poursuivre jusqu'en 2028. Celui-ci prévoit la mise à disposition de véhicules pour le Tour mais aussi (en moindre quantité) pour une dizaine d'autres épreuves organisées par ASO ! La Vuelta (Tour d'Espagne), Paris-Nice, Paris-Roubaix, la Flèche Wallonne, Liège-Bastogne-Liège, le Dauphiné Libéré, etc.

Charles Thouluc



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	220 km/h
Autonomie électrique	122 km
Poids	1 868 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	204 ch
Puissance fiscale	8 CV
CO ₂ /Malus	8 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm ³
Puissance maxi	150 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	116 ch
Couple maxi	330 Nm
Batterie (capacité utile)	19,7 kWh
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 6 vitesses
Pneus	215/55 R17
Réservoir	66 litres
Dim. L x l x h, en m	4,91 x 1,85 x 1,49
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Clé dynamométrique Ergotorque 60/320 Nm de KS Tool



F. GROUT

Clé dynamométrique 60/320 Nm de KS Tools, réf. 516.1472,
132 € sur [Kstools.fr](https://www.kstools.fr)

Le serrage des roues, souvent négligé, doit être précis. L'idéal est de suivre le couple préconisé par le constructeur (entre 60 et 200 Nm) et de vérifier après 100 km. Nous testons cette semaine la clé dynamométrique de KS Tools pouvant serrer avec précision de 60 à 320 Nm.

Comment ça marche ?

Livrée dans son étui plastique, cette clé à cliquet de 30 dents est longue de 59 cm et pèse près de 1,5 kg. Son carré d'entraînement, prévu pour recevoir les douilles de 1/2 pouce, est démontable et réversible pour le desserrage. Mais attention, il est fortement déconseillé de forcer dans ce sens sous peine de fausser le calibrage du mécanisme. Le

réglage s'effectue avec la rotation du manche, préalablement libéré par le verrouillage situé à son extrémité. Une fenêtre de lecture sert à régler les dizaines et une autre, dotée d'une loupe, permet une précision au Nm près. Le fabricant annonce une tolérance de déclenchement à 3 %, maximum, semblable à celle des clés deux à trois fois plus chères.

Au final ● ● ●

Très belle qualité pour cette clé qui livre son propre certificat d'étalonnage avec des valeurs de tolérance encore plus précises qu'annoncées, proches des 2 %. Nos tests ont démontré une constance à toutes épreuves. Le réglage est facile et les serrages précis, avec un clic bien franc.

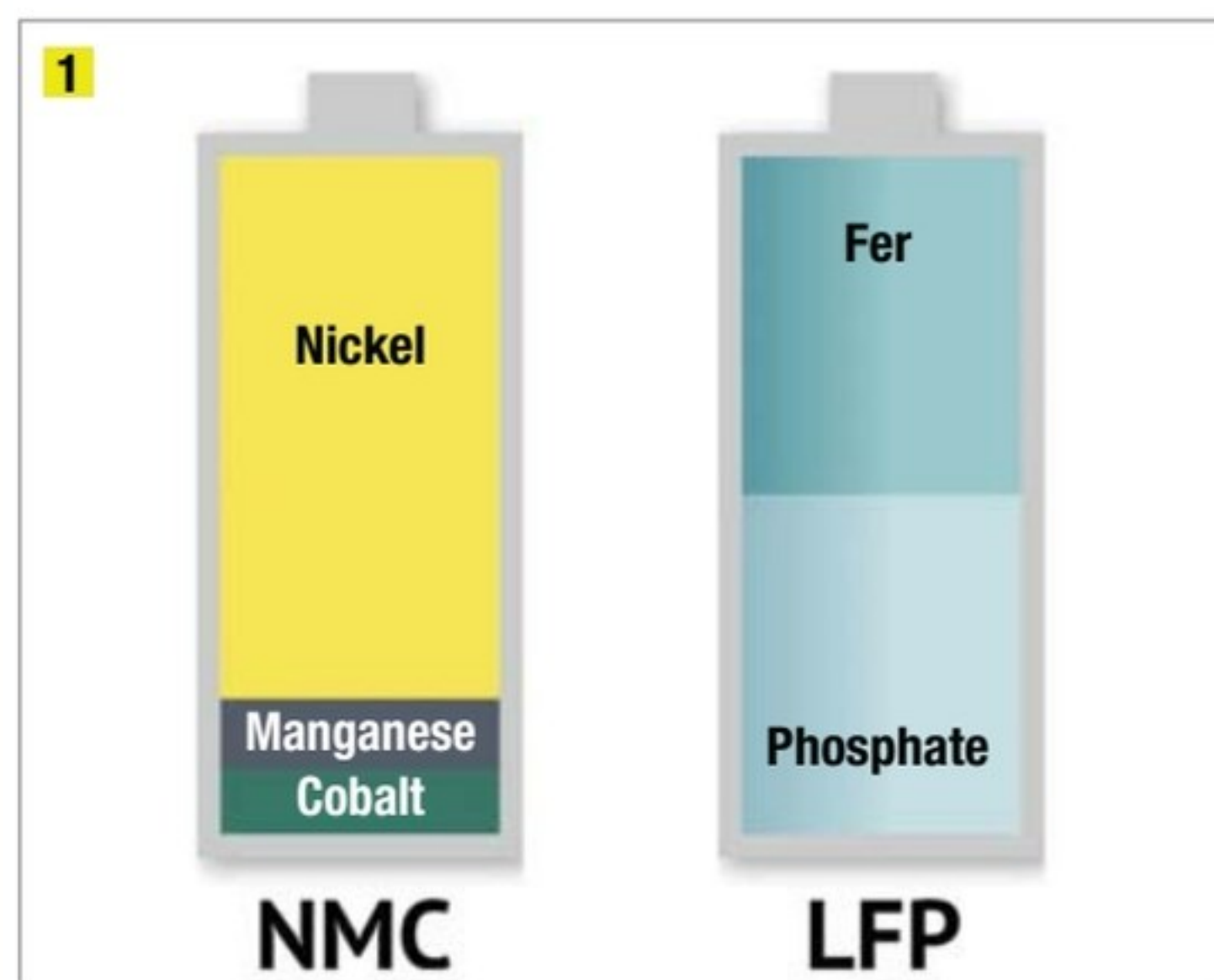
Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La chimie des batteries des voitures électriques



Les batteries lithium-ion **2** diffèrent par la composition de leur cathode **1**, chaque chimie présentant ses avantages et ses inconvénients.

Les batteries des véhicules électriques adoptent toutes la technologie lithium-ion. Mais elles se distinguent par les matériaux qu'elles utilisent.

Comment ça marche ?

Toutes les batteries lithium-ion reposent sur le même principe : de multiples cellules contenant chacune deux électrodes (anode et cathode) séparées par une

substance conductrice, l'électrolyte. Elles diffèrent au niveau des matériaux de leur cathode (l'électrode recevant les électrons lors de la charge). La chimie NMC (nickel-manganèse-cobalt) offre les meilleures performances côté densité énergétique (quantité d'électricité que la batterie peut stocker) et recharge. Chère, elle présente un risque d'emballement

thermique (incendie). La chimie LFP (lithium-fer-phosphate) assure une meilleure stabilité et des coûts plus bas, en plus d'une plus grande durabilité en nombre de cycles de charge/décharge. Mais sa densité énergétique est plus faible. Enfin, un nouveau type émerge en Chine, les sodium-ion. Peu coûteuses, car ne réclamant pas de minéraux dits "critiques" comme le

manganèse ou le cobalt, elles affichent des performances proches des LFP.

A l'usage

Si la chimie NMC a longtemps été prisée par les constructeurs, la guerre des prix les pousse à adopter la technologie LFP en entrée de gamme. Elle est utilisée par les Tesla Model 3 et Y Propulsion et la Citroën ë-C3.



VOLKSWAGEN



SPÉCIAL 3 000 € MAXI

Notre sélection

Pendant presque trois ans, il a été très difficile de trouver une bonne occase avec 3 000 € en poche. Heureusement, les prix s'assagissent et l'offre redevient abondante. Ainsi, les acheteurs ont à nouveau le choix : démonstration en quinze exemples.

Pour le marché de la voiture d'occasion, le monde de l'après-Covid avait des airs de film catastrophe. Une demande sans précédent de véhicules de seconde main, ou plus, a alors littéralement fait flamber les prix, laissant les acheteurs au budget serré souvent sans solution. Rappelez-vous : en l'espace de quelques mois, les prix avaient doublé (voire plus) sur les autos les plus abordables. Ainsi, avec un budget de 3 000 €, on devait bien souvent se contenter de modèles au bout du rouleau et/ou dont le manque de fiabilité rendait infréquentables.

Ce coup de chaud tarifaire est désormais derrière nous et, avec la somme précitée, on trouve aujourd'hui nombre de voi-

tures répondant à tous les besoins. De la puce des villes, capable de se garer dans un trou de souris au monospace compact idéal pour les vacances en famille, en essence comme en diesel, les modèles pouvant servir durant de nombreuses années affluent sur le marché. Mais attention à ne pas choisir les yeux fermés. Même en optant pour un véhicule de notre sélection, il faudra vous assurer que l'entretien a été parfaitement réalisé par le(s) précédent(s) utilisateur(s). Une condition non négociable pour vous mettre le plus possible à l'abri des gros pépins et même d'opérations financièrement lourdes (distribution, embrayage, pneus...) dans les mois qui suivront votre achat.

Par Pierre Audemar



Les minicitadines

Fiat Panda 1.2



Essence ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 149 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ 250 dm³

Avec son bloc 1.2 essence de 69 ch (60 ch auparavant), apparu lors du restylage de 2009, la plus maligne des petites italiennes gagne en polyvalence. Ce qui n'enlève rien à ses aspects pratiques, notamment son mini-diamètre de braquage, ses 5 portes et son coffre plutôt volumineux pour une auto longue de 3,54 m. Et une fois la banquette rabattue, elle se mue en une véritable petite déménageuse. Dans l'ensemble très fiable, la Panda de deuxième génération offre également l'avantage de proposer des pièces détachées à des tarifs accessibles. Comptez ainsi 250 € pour une paire d'amortisseurs posés. Au moment du choix, fuyez les versions Team et MyLife, privées de la direction assistée.

Vu une Pack Clim de 2011 avec 169 000 km à 3 000 €

Ford Ka 1.2



Essence ■ 4 CV ■ 69 ch ■ 149 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ 260 dm³

Clone technique de la Fiat 500, le deuxième opus de la Ka n'a pas la même image, et se négocie beaucoup moins cher en occasion. Elle affiche pourtant un joli minois, surtout avec une teinte vive et/ou des stickers. Sous le capot, le bloc 1.2 italien se révèle d'une robustesse insoupçonnée, y compris au-delà des 150 000 km, et offre une vivacité bienvenue en dehors des centres-villes. Compacte (3,62 m de long) mais suffisamment accueillante pour deux adultes, deux enfants et quelques bagages, la Ka dispose également, hormis sur la finition d'entrée de gamme Trend, d'une dotation de série généreuse, incluant la climatisation et le système audio. Attention toutefois aux exemplaires chaussés en 16", moins confortables.

Vu une Titanium de 2010 avec 152 200 km à 3 000 €



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



N. SOLER

Renault Twingo 1.2 16V



Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 160 km/h ■ 6 l/100 km ■ De 181 à 258 dm³ (1)



Avec son look inimitable, la première génération de Twingo conserve une forte cote d'amour sur le marché de l'occasion. Plus fiable et, surtout davantage capable d'escapades hors des zones urbaines, la déclinaison 16 soupapes du 1.2 est à privilégier. Elle permet également d'accéder à l'une des innombrables séries spéciales qui ont jalonné la carrière de la petite Renault (3,43 m de long). Idéale pour se faufiler en ville, à condition de choisir un exemplaire doté de la direction assistée, la Twingo étonne toujours par ses nombreux aspects pratiques, à commencer par sa banquette coulissante, livrée sur toutes les versions, et ses sièges avant inclinables totalement à l'horizontale.

Vu une Campus de 2002 avec 110900 km à 2300 €

Volkswagen Fox 1.4



Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 156 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ De 260 à 350 dm³ (1)



Méconnue, cette petite sœur de la Polo ne manque pourtant pas d'atouts. A commencer par son gabarit et son profil monocorps qui lui permettent de proposer un habitacle et une malle généreux. En prime, cette dernière peut facilement s'agrandir grâce à sa banquette coulissante. Si la Fox était plutôt mal équipée de série, les exemplaires disponibles en occasion sont généralement dotés d'un grand nombre d'options, comme l'indispensable climatisation. L'offre est surtout constituée d'autos mues par le petit 1.2 (55 ou 60 ch selon les années), mais préférez sans hésiter le 1.4. Il s'affiche au même prix que son petit frère mais peut, lui, prétendre s'évader hors des zones urbaines.

Vu une Trend de 2006 avec 139000 km à 3000 €

1. Banquette reculée/avancée

Acheter une voiture d'occasion

Les citadines

SPÉCIAL 3 000

Citroën C3 1.4



CITROËN

3

Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 153 km/h ■ 7,5 l/100 km ■ 317 dm³



Rassurons d'emblée les plus inquiets: même si cette première génération de C3 est équipée d'airbags, ceux-ci ne sont en aucun cas concernés par les problèmes révélés ces dernières semaines. Vous pouvez donc, sans crainte, opter pour cette française à la robustesse sans faille. Ses formes charmeuses présagent un confort douillet. Avec ce bloc 1.4, elle assure des performances suffisantes hors des villes. Spacieuse, dotée d'un habitacle lumineux et d'une vaste malle, elle se targue d'un comportement routier au-dessus de tout soupçon. Cette C3 est disponible en très grand nombre sur le marché. Mais attention aux exemplaires sans climatisation, ils perdront beaucoup de leur attrait en été.

Vu une Pack Clim de 2004 avec 116 000 km à 2 900 €

Dacia Sandero 1.2 16V



PH. TISSIER / PILOU

1

Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 152 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ 366 dm³



Dans les limites de notre budget, on trouve majoritairement des variantes 1.4 MPI de la Sandero. Mais si vous faites beaucoup de trajets en ville, mieux vaut choisir ce plus récent moteur 1.2 à 16 soupapes, qui vous fera économiser plus d'un demi-litre de carburant tous les 100 km. Et il confirme le très haut niveau de fiabilité des Dacia de cette période, dépourvues de "bidules" électroniques superflus. Ce qui ne signifie pas pour autant que l'équipement de série soit dépouillé. Ainsi, la série spéciale Silver Line embarque le Bluetooth, la radio-CD avec commandes au volant ou encore le double airbag. Pour le reste, les qualités de la Sandero (confort honorable, habitabilité, coffre volumineux...) sont de la partie.

Vu une Silver Line de 2011 avec 176 000 km à 3 000 €

Ford Fiesta 1.4



N. SOLER

2

Essence ■ 5 CV ■ 80 ch ■ 158 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ 268 dm³ (2)



En parcourant les sites d'annonces, vous trouverez majoritairement des exemplaires équipés du 1.3 de 70 ch. Mais, pour le même prix, on déniché aussi le 1.4 (80 ch) qui offre une plus grande aisance sur la route. Autre atout de ce moteur, grâce à sa chaîne de distribution, il est quasiment incassable. Et même sa consommation reste raisonnable. Extérieurement comme intérieurement, la Ford résiste bien au temps qui passe. Et si vous dégotez un exemplaire avec une teinte vive – ils ne sont pas si rares –, vous verrez qu'elle a encore fière allure. Autre atout, et pas des moindres, de cette Fiesta, son comportement routier est des plus amusants mais demeure toujours parfaitement sain.

Vu une Senso 5 p. de 2007 avec 153 000 km à 2 700 €

Nissan Micra 1.2



NISSAN

Essence ■ 5 CV ■ 80 ch ■ 158 km/h ■ 6,9 l/100 km ■ De 278 à 408 dm³ (1)



Si elle avait fait, lors de son lancement, chavirer les cœurs, la troisième génération de Micra conserve encore beaucoup de charme grâce à ses rondeurs uniques. Maniable et compacte (3,72 m de long), cette Nissan est une citadine accomplie. La variante 80 ch de son 1.2 essence ne refuse pas non plus de prendre occasionnellement la clé

Opel Meriva 1.6



PH. TISSIER / PILOU

Essence ■ 7 CV ■ 105 ch ■ 165 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ De 390 à 435 dm³ (1)

Passés de mode, les petits monospaces se font de plus en plus rares sur le marché de l'occasion. Pourtant, comme dans le cas du Meriva de première génération, ils permettent de profiter de prestations familiales pour le prix d'une citadine. Ainsi, malgré une longueur qui lui permet d'être à son aise en ville (4,05 m), il dispose d'un espace intérieur généreux et d'une très pratique banquette coulissante. Son poids non négligeable incite à se détourner du moteur 1.4 et à préférer ce 1.6 qui assure, lui, des reprises suffisantes sur voie rapide, y compris lorsqu'il est chargé. A bord, la présentation n'est pas très gaie, mais la qualité de fabrication rassure sur sa capacité à durer dans le temps.

Vu un Enjoy de 2006 avec 173 000 km à 3 000 €

Peugeot 207 1.4 16V



PH. TISSIER / PILOU

Essence ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 170 km/h ■ 7,5 l/100 km ■ 320 dm³

Malgré son âge avancé, la 207 continue de faire référence tant en matière de tenue de route, rassurante, que de plaisir de conduite. Certes, ce 1.4 16V ne lui garantit pas des performances de folie, mais il suffit largement pour un usage quotidien ou un départ en vacances. Et son bloc se montre beaucoup plus fiable que les VTi qui lui ont succédé. Dans l'habitacle, la présentation résiste sans problème aux années qui passent, comme en témoigne l'absence de rosignols à bord. Dans l'absolu, la dotation de la finition d'entrée de gamme (radio-CD, rétroviseurs électriques, airbags...) Urban suffit, à condition de porter son choix sur un exemplaire doté, et ils sont nombreux, de l'option clim'.

Vu une Urban 5 p. de 2007 avec 173 000 km à 2 900 €



N. SOLER

des champs. A bord, la présentation est tout aussi originale et les importantes surfaces vitrées rendent l'habitacle très lumineux. Le tout agrémenté d'une banquette coulissante. Et hormis sur les rares Visia, la dotation est complète (lecteur CD, climatisation...). Mais évitez les autos d'avant 2006, sujettes à des problèmes de direction.

Vu une Mix 5 p. de 2008 avec 132 000 km à 2 900 €

Seat Ibiza 1.4 16V



Essence ■ 5 CV ■ 85 ch ■ 167 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ 293 dm³

A partir de 2006, le troisième opus de l'ibère délaisse son bloc 1.4 de 75 ch un peu mou au profit d'une évolution à 16 soupapes comptant 10 canassons de plus. Un surplus qui permet à l'Ibiza de devenir l'une des offres les plus polyvalentes dans la tranche de prix qui nous intéresse ici. Tout en abaissant sensiblement l'appétit. De plus, la qualité de fabrication est bonne et, dès le deuxième niveau de finition Stylance, l'air conditionné est de série. Mais, avec 3 000 € en poche, on peut légitimement viser les versions haut de gamme Sport (jantes alu, antibrouillards, 4 airbags...) ou, mieux encore, Sport Edition (radio-CD MP3, look plus soigné...) qui ne sont pas, sur cette génération, équipées d'un amortissement raffermi.

Vu une Sport Edition de 2007 avec 168 000 km à 2 200 €



1. Banquette reculée/avancée. 2. Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

SPÉCIAL 3 000 € MAXI

Les compactes

Alfa Romeo 147 1.9 JTD



Diesel ■ 7 CV ■ 120 ch ■ 190 km/h ■ 6,1 l/100 km ■ 300 dm³

Une ligne unique et dynamique, un châssis précis et sportif, un moteur plein de caractère... cette 147 est digne de la réputation d'Alfa Romeo. Mais elle s'est débarrassée des mauvaises habitudes de la maison. Ici, la fiabilité moteur est de haute volée et la qualité de fabrication tout à fait honorable, comme en témoigne la bonne tenue de la carrosserie et du mobilier de bord, y compris sur les modèles affichant un fort kilométrage. Même le confort est soigné, à condition de ne pas choisir un exemplaire recevant des jantes de 17", alors livrées en supplément. L'image en berne du constructeur permet de s'offrir une 147 pour environ 2 000 € de moins qu'une Audi A3 ou BMW Série 1 présentant les mêmes caractéristiques.

Vu une Selective de 2008 avec 153 000 km à 3 000 €

Peugeot 307 SW 1.6 HDi



Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 167 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ 482 dm³

Contrairement à sa jumelle "break", la 307 SW ne manque pas d'allure avec ses boucliers entièrement peints, ses barres de toit argentées et, surtout, son toit vitré. A bord, le second rang est composé de sièges individuels, bien plus confortables qu'une simple banquette et l'on peut disposer de deux places supplémentaires. A partir de 2004, le 2.0 HDi a laissé la place à ce 1.6. Préférez sa version de 90 ch, à peine moins performante que la 110 ch mais plus fiable. C'est donc le bon choix au sein de cette vaste gamme. Privilégiez aussi les modèles restylés (dès juillet 2005, reconnaissables à leur très large calandre avec deux antibrouillards ronds), nettement mieux équipés : clim' automatique, 6 airbags...

Vu une Confort Pack de 2007 avec 192 000 km à 3 000 €

Renault Scenic 1.9 dCi



Diesel ■ 8 CV ■ 130 ch ■ 183 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ 435 dm³

Longtemps chouchou des familles, puis tombé en désamour à cause de problèmes de fiabilité, le Scenic "2" mérite que l'on s'intéresse de nouveau à lui. A condition de s'orienter impérativement vers une version restylée (dès septembre 2006) et le bon moteur. Costaud (on trouve des exemplaires ayant largement dépassé 300 000 km), le 1.9 dCi passe à cette occasion à 130 ch, ce qui lui assure le "coffre" nécessaire pour dépasser sereinement, y compris avec toute la famille et les bagages à bord. Dans l'habitacle, on apprécie la luminosité apportée par les larges surfaces vitrées (c'est encore mieux sur les autos équipées du toit vitré optionnel), la modularité (5 sièges indépendants) et le confort.

Vu un Dynamique de 2007 avec 176 000 km à 2 900 €

Volkswagen Golf 1.6 16V



Essence ■ 7 CV ■ 105 ch ■ 190 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ 352 dm³ (1)

La quatrième génération de la Golf est certainement l'une de celles qui ont le plus contribué à construire la réputation de robustesse de cette compacte. En effet, pour peu qu'elle soit l'objet d'un peu de soin, ni sa peinture, ni sa sellerie et encore moins son mobilier de bord ne semblent subir les morsures du temps. Avec 3 000 € en poche, plutôt que de choisir un TDI à bout de souffle, mieux vaut s'orienter vers ce bloc polyvalent 1.6. D'autant que sa robustesse lui permet de dépasser la barre des 300 000 km. Côté équipement, à partir de 2001, la dotation est très contemporaine : l'ESP, la climatisation, ainsi que quatre airbags sont systématiquement présents. Pour préserver le confort, optez pour des jantes de 15".

Vu une Match II 5 p. de 2003 avec 158 000 km à 2 600 €

1. Donnée constructeur

LA e révision

POUR VOS VÉHICULES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

Après LA Révision nous proposons
LA E-révision, effectuée
par nos équipes spécialement formées !



**OBTENEZ UN RDV EN 24H
SUR WWW.MIDAS.FR**

et bénéficiez de la **garantie
constructeur préservée⁽¹⁾** pour
une prestation **35% moins chère⁽²⁾**
que chez votre constructeur.



(1) Hors extensions contractuelles (2) voir étude comparative sur midas.fr

midas

POUR VOUS, ON SE DÉPASSE

Fiat 500

Depuis que sa Fiat 500 connaît des problèmes de direction, Yves-Marie Mouflin trouve que le comportement de la marque italienne est indigne d'un grand constructeur automobile.



CH. BLANQUART / ANDIA

1 277 € pour réparer la direction à 26 000 km !

Depuis sa renaissance, en 2007, la Fiat 500 a fait chavirer des millions de cœurs. Parmi ceux-ci, il y a celui d'Yves-Marie Muflin, de Locon (62). En 2018, ce lecteur décide de passer commande d'une version 1.2 69 neuve. Et puisqu'il s'agit pour lui d'un véritable coup de foudre, il n'hésite pas à opter pour la finition la plus chic alors proposée au catalogue, la Riva. Pour la famille d'Yves-Marie, cette petite italienne est une seconde voiture appelée à parcourir très

peu de route. Ainsi, six ans plus tard, son compteur n'affiche que 26 000 km. Malgré ce faible kilométrage, lors du contrôle technique, du jeu dans la direction est détecté. Yves-Marie décide donc de conduire sa 500 chez son concessionnaire.

Triomphe prématuré

Ce dernier confirme que la direction présente effectivement un jeu trop important. Surtout, il indique à son client que, pour en venir à bout, il faut remplacer le boîtier de direction. Une

opération loin d'être anodine et abordable, puisque le devis s'établit alors à 1 577 €. Mais Yves-Marie considère que cette panne est bien trop précoce et il contacte donc le service relations clientèle de la marque, afin d'obtenir la prise en charge des réparations. Après plusieurs jours, il est rappelé par un membre de ce service qui n'est pas peu fier d'annoncer qu'il a obtenu un bon d'achat de 300 €. Mais Yves-Marie lui fait savoir que ce geste lui paraît insuffisant.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

La réponse qu'Yves-Marie donne à la proposition du service relations clientèle est pleine de bon sens. En effet, la valeur de ce bon d'achat ne représente que 19 % du montant de la facture. Hors, après étude du dossier de ce lecteur, nos experts sont catégoriques : leur barème prévoit une participation à hauteur de 80 % dans un pareil cas. En effet, un boîtier de direction a une durée de vie de 300 000 km et, dans le cas présent, seul l'âge de cette 500 permet d'appliquer un taux de vétusté de 20 %.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW Série 1

Clic sans effet

A cause d'un défaut de fonctionnement de l'un des commodos de ma BMW 116d de 2020 (102 200 km), il faut remplacer la centrale de commande se trouvant dans la colonne de direction (919 €). Est-il normal que BMW refuse tout geste ?

Michel Battiato, 62160 Aix-Noulette

NOTRE CONSEIL Pas du tout, car si votre Série 1 a plus roulé que la moyenne, un tel calculateur doit normalement tenir un minimum de 250 000 km. Ainsi, votre auto ayant moins de 5 ans, vous devez mettre le constructeur en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous accorder une participation de 75 %.

Mercedes Classe V

Très chère mécanique

Mon Mercedes Classe V 250 d de 2019 affiche 165 500 km. Le moteur vient de rendre l'âme. Le devis de réparations est de 16 414 € et j'ai obtenu un rabais de 25 %. Cela me paraît insuffisant.

Mohamed Assiakh, 93300 Aubervilliers

NOTRE CONSEIL Votre impression est la bonne comme le démontre le barème de nos experts. En effet, un tel bloc a une durée de vie normale de 300 000 km (prise en charge intégrale jusqu'à 100 000 km). De plus, votre Classe V ayant moins de 5 ans, Mercedes ne peut appliquer de taux de vétusté. Vous devez donc exiger une participation à hauteur de 45 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Skoda a payé 100 % du boîtier Mecatronic

Christophe Pieters, d'Étalans (25), possède un Kodiaq 2.0 TDI 150 de 2017 qui a 115 500 km.

Il y a quelques semaines, ce lecteur nous contacte, car la boîte DSG de son SUV se met en mode secours. Son concessionnaire lui indique alors que le Mecatronic est à changer (1 479 €). Si Skoda ne lui fait aucune offre dans un premier temps, Christophe possède un contrat de garantie qui accepte de payer 51 % de la note. Il suffira que Skoda sache que nos experts ont pris en charge ce dossier pour que les 49 % restants soient remboursés.



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.

NOMMÉ AU
PRIX
DES LECTEURS

**Auto
Plus**

2025
HYBRIDE

Nouvelle Golf eHybrid

On rêve tous d'autonomie.

Jusqu'à 142 km d'autonomie en mode 100 % électrique.*



Golf. C'est pour la vie.

Modèle présenté : Nouvelle Golf GTE, certains équipements sont en option. Plus d'informations sur volkswagen.fr
*Jusqu'à 142 km d'autonomie en mode 100% électrique combiné WLTP pour une Nouvelle Golf Style eHybrid, 204 ch. L'autonomie, réelle en mode tout électrique dépend de nombreux paramètres dont l'équipement, le style de conduite et la vitesse. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Cycles mixtes de la gamme Nouvelle Golf eHybrid (l/100 km) WLTP : 0,3 - 0,4. **Rejets de CO₂ (g/km) WLTP :** 7 - 8.

Valeurs au 15/02/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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

A 8 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

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

PHOTOS: N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

Dacia Logan "2" (2012-2022) à moins de 6 000 €

Si elle a été l'une des voitures les plus abordables, la Logan reste dans l'ombre des Sandero et Duster. Elle est donc à l'abri de la flambée des prix, faisant d'elle une familiale intéressante et à moindre coût.

Vous souhaitez un véhicule abordable, fiable et peu coûteux à l'usage ? Si vous êtes insensible aux effets de mode, la Logan "2" est faite pour vous ! Car elle offre un rapport prix/prestations quasiment imbattable en version berline. Dans sa déclinaison break MCV plus spacieuse (coffre de 672 dm³) et recherchée, elle réclame au minimum une rallonge de 1 000 € qui la fait souvent sortir du budget fixé. A bord, si l'évolution par rapport à l'opus 1 était sensible à l'époque, le poste de conduite accuse aujourd'hui

le poids des ans. Et c'est surtout le cas avec la finition de base (sans nom) à la présentation austère et complètement dépouillée qui réussissait à s'afficher à 7 700 €, il y a dix ans à peine ! Les choses s'améliorent un peu avec les finitions Ambiance et Lauréate, mais il faudra faire le choix d'un modèle équipé du Media Nav optionnel (écran 7") pour avoir un peu de couleur à bord. A noter que la Logan berline n'a jamais bénéficié de la finition Stepway (contrairement à la Sandero). Si les assemblages sont rigoureux, les garnitures bon

marché vieillissent mal. Il n'est donc pas rare de trouver des exemplaires avec des plastiques rayés ou des sièges affaissés. A l'arrière, la largeur aux coudes et la hauteur sous pavillon permettent à des adultes de se sentir à l'aise. Sorte de "Sandero quatre portes", la Logan consacre près de 500 dm³ aux bagages sous la malle classique. Mais attention : la banquette est fixe avec la finition de base !

La sobriété avant tout

L'offre mécanique s'articule autour de deux moteurs essence et deux diesels, toujours associés à une boîte manuelle à 5 rapports. Hérités de la banque d'organes mécaniques de Renault, ces moteurs éprouvés ont pour point commun un bon niveau de fiabilité. Seul le 0.9 TCe 90 a

fait parler de lui avec des soucis d'injection, des fuites de liquide de refroidissement, voire un décalage de la distribution pouvant entraîner une casse. Rares, tous ces problèmes ont été éradiqués dès 2014. Emprunté à la Clio mais sans stop/start pour des raisons économiques, il se montre moins rustique que le 1.2 16V de 75 ch, à la peine dès que l'on sort de la ville. Au rayon diesel, la mission est toujours confiée au robuste 1.5 dCi de 75 ou 90 ch. Débarrassé des problèmes d'injecteurs de la précédente génération, et n'étant pas affecté par les soucis de turbo des versions plus puissantes, il se montre frugal et polyvalent pour ceux qui empruntent l'autoroute. En occasion, la Logan est donc toujours une valeur sûre !

Par Soufyane Benhammouda

Jante du volant qui se dégrade, tissus qui plissent... Les matériaux résistent mal dans le temps. Et la présentation est austère, hormis en finition Lauréate.



Nombre de places : 5



Volume : 497 dm³

La banquette permet de loger facilement deux adultes avec ses cotes correctes. Le coffre est vaste et la découpe relativement large, mais il n'est pas des plus pratiques. Surtout avec la banquette fixe en version de base !

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Boucliers noirs, vitres manuelles, banquette arrière fixe, pas de radio... Les concessions sont trop nombreuses avec la version de base (sans nom). Préférez l'Ambiance, qui s'habille de pare-chocs peints, de vitres électriques ou de la radio CD. En option, elle pouvait recevoir la climatisation, livrée de série sur la Lauréate. On y retrouve sur cette dernière l'ordinateur de bord, une sellerie spéciale, des rétroviseurs électriques, ainsi qu'une position de conduite réglable en hauteur.

LA DOTATION DE SÉRIE

Logan: • ABS + ESP • Airbags (4) • Banquette fixe
• Boucliers noirs • Direction assistée • Prise 12 V
• Vitres et rétroviseurs manuels.

Ambiance: • Appuie-tête AR • Banquette rabattable 40/60 • Bluetooth • Boucliers couleur carrosserie
• Eclairage de coffre • Fermeture centralisée à distance
• Radio-CD MP3 • Prise USB • Vitres AV électriques.

Lauréate: • Antibrouillards • Climatisation manuelle
• Ordinateur de bord • Poignées de porte couleur carrosserie • Poignées de maintien intérieures
• Rétroviseurs dégivrants et électriques • Siège conducteur, volant et ceinture réglables.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	Essence		Diesels	
	1.2 16V - 75 ch	0.9 TCe - 90 ch	1.5 dCi - 75 ch	1.5 dCi - 90 ch
Vitesse maxi	154 km/h	159 km/h (170 km/h en 4 ^e)	157 km/h	166 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s1	34s6	35s5	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s/25s4	11s/20s	12s6/19s	10s4/18s3
Consommation moyenne	7,1 l/100 km	6,9 l/100 km	5,2 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,5/7,3/7,4 l/100 km	6,4/7/7,2 l/100 km	5/5,4/5,3 l/100 km	5,2/5,5/5,2 l/100 km
Poids	1 042 kg	1 082 kg	1 146 kg	1 158 kg
Freinage 130 à 0 km/h	70 m	65 m	66 m	66 m
Moteur	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S + turbo	4 cylindres en ligne, 8S + turbo	4 cylindres en ligne, 8S + turbo
Cylindrée	1 149 cm ³	898 cm ³	1 461 cm ³	1 461 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5 500 tr/mn	90 ch à 5 250 tr/mn	75 ch à 4 000 tr/mn	90 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	107 Nm à 4 250 tr/mn	135 Nm à 2 500 tr/mn	200 Nm à 1 750 tr/mn	220 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	135 g/km/1	116 g/km/1	99 g/km/2	90 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Un budget de 6 000 € permet d'accéder à toutes les motorisations de la Logan disponibles au lancement. On y retrouve ainsi deux essence et deux diesels avec des puissances modestes.

1.2 16V 75: hérité de la précédente génération, ce moteur ne brille pas par ses performances, limitées en dehors des villes, alors que ses consommations paraissent quelconques. Mais il reste un bon choix pour les budgets serrés. Une Ambiance se négocie en dessous de 5 000 € avec 100 000 km.

0.9 TCe 90: ce trois cylindres est à peine plus sobre que le 1.2. Mais il est bien plus à l'aise sur les grands axes (malgré un creux à bas régime). Touché par quelques soucis isolés en début de carrière, il ne montre plus de défaillances depuis 2014. Son surcoût est modéré, mais il permet d'accéder aux finitions plus attrayantes: on trouve des Lauréate de 2015 avec 130 000 km à 5 500 €.

1.5 dCi 75: avec davantage de couple, le diesel de base satisfait amplement, même sur autoroute, et il est plus facile à vivre que le

0.9 TCe. Après avoir corrigé les soucis d'injecteurs qu'il connaissait auparavant, ce moteur est sans histoires. Vu une Lauréate de 2014 avec 135 000 km à 5 500 €.

1.5 dCi 90: tout aussi fiable, ce moteur apporte évidemment un agrément de conduite bienvenu. La Logan gagne en performances, pour des consommations quasi identiques. Mais il est forcément associé à la finition Lauréate, ce qui fait gonfler le budget: rares sont les modèles avec moins de 180 000 km sous les 6 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Habitacle. La chasse aux économies se traduit par des habillages qui vieillissent mal: les plastiques se rayent, les mousses s'affaissent et le tissu se détend.

Injection. Sur le 0.9 TCe, des à-coups à l'accélération sous les 2 500 tr/min et des pertes de puissance nécessitent une mise à jour de la gestion électronique (120 €). Cela ne règle pas définitivement le problème, mais il est rare.

Multimédia. Le système d'infodivertissement central peut parfois présenter des bugs de fonctionnement, surtout dans la gestion de la navigation GPS. Une mise à jour corrige les soucis (150 €), mais manipulez l'ensemble avant l'achat.

Refroidissement. De rares cas de niveau de liquide de refroidissement anormalement bas ont été signalés. En cause: le boîtier de sortie d'eau (300 €). Vérifiez le niveau et la présence de traces blanchâtres autour du boîtier.

Nous vous conseillons

Une 1.5 dCi 75 Lauréate

La Lauréate est la seule finition proposant un équipement complet. Polyvalent, peu gourmand et assez fiable, le

0.9 TCe s'impose parmi les essence. Mais le 1.5 dCi 75, plus souple, encore plus sobre et sans histoires, recueille notre préférence pour un usage polyvalent.



LES GENDARMES



Les Gendarmes - Tome 15, disponible au rayon BD



UNE POURSUITE RÉUSSIE, ÇA SE JOUE AU POIL DE FNEU !



LES RAPPORTS, ON LES PASSE À FOND POUR BIEN RESTER DANS LES TOURS !...



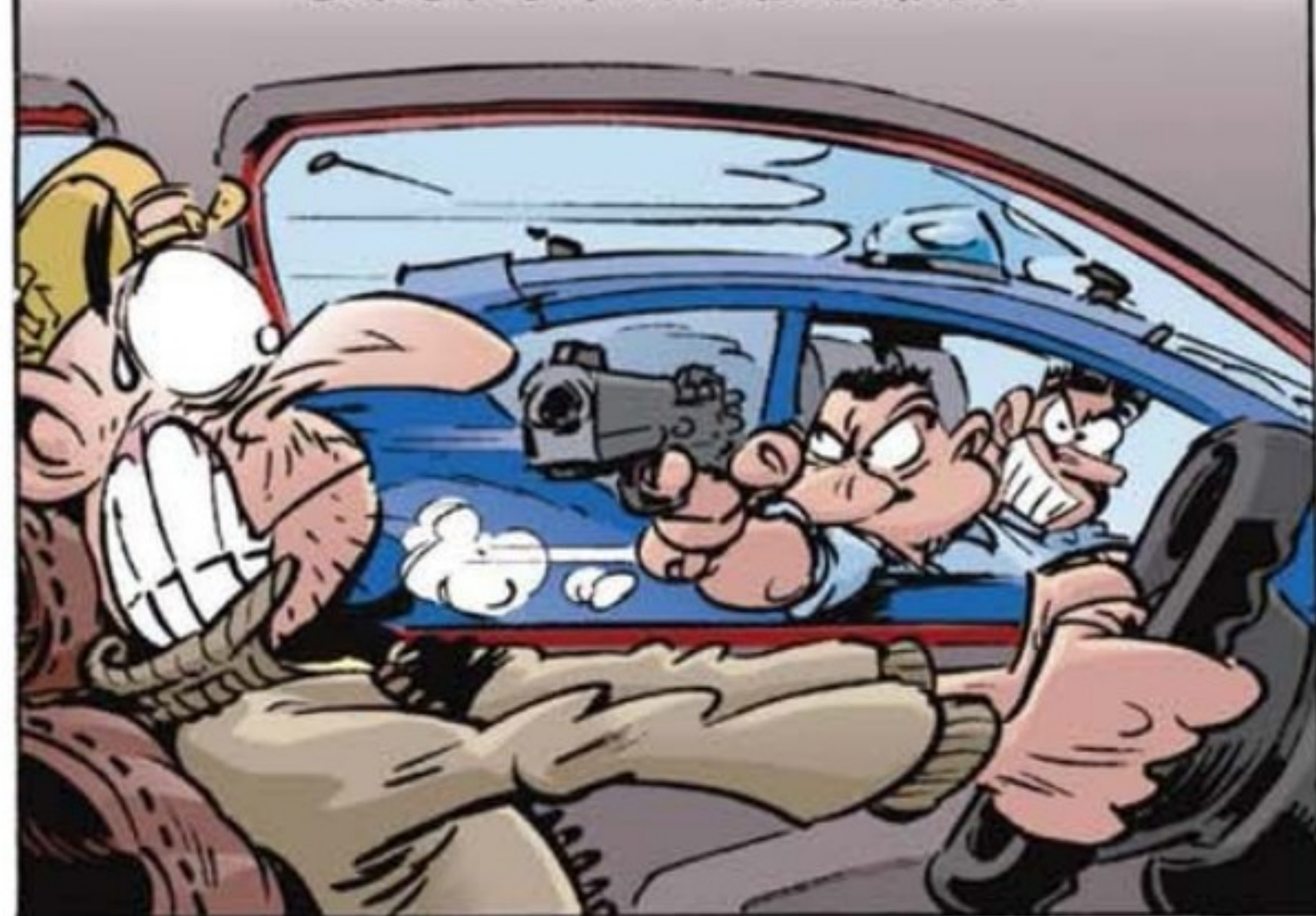
ON RETARDE LES FREINAGES AU MAXIMUM !



LES VIRAGES, ON LES PREND ENCORE PLUS SERRÉS QUE LE CAFÉ DU MATIN !



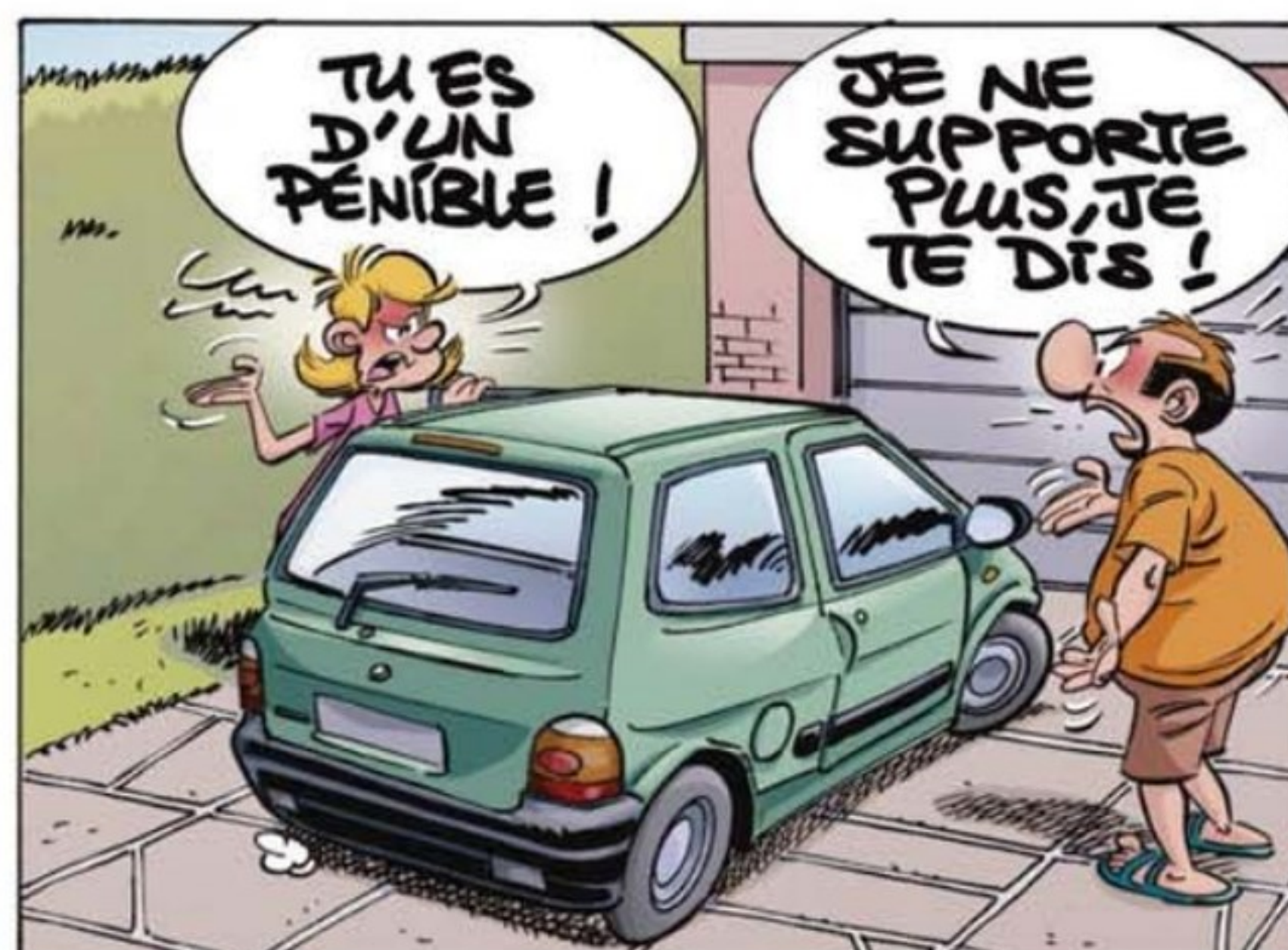
ON PROFITE DE L'ASPIRATION ET... CRAC ! ON APPRÉHENDÉ !



TOUT LE MONDE A BIEN SUIVI ?

ALORS SIMULATION ! ESSAYEZ DE ME RATTRAPER !





"Compteur" d'histoires



Par Jean-Christophe Piot

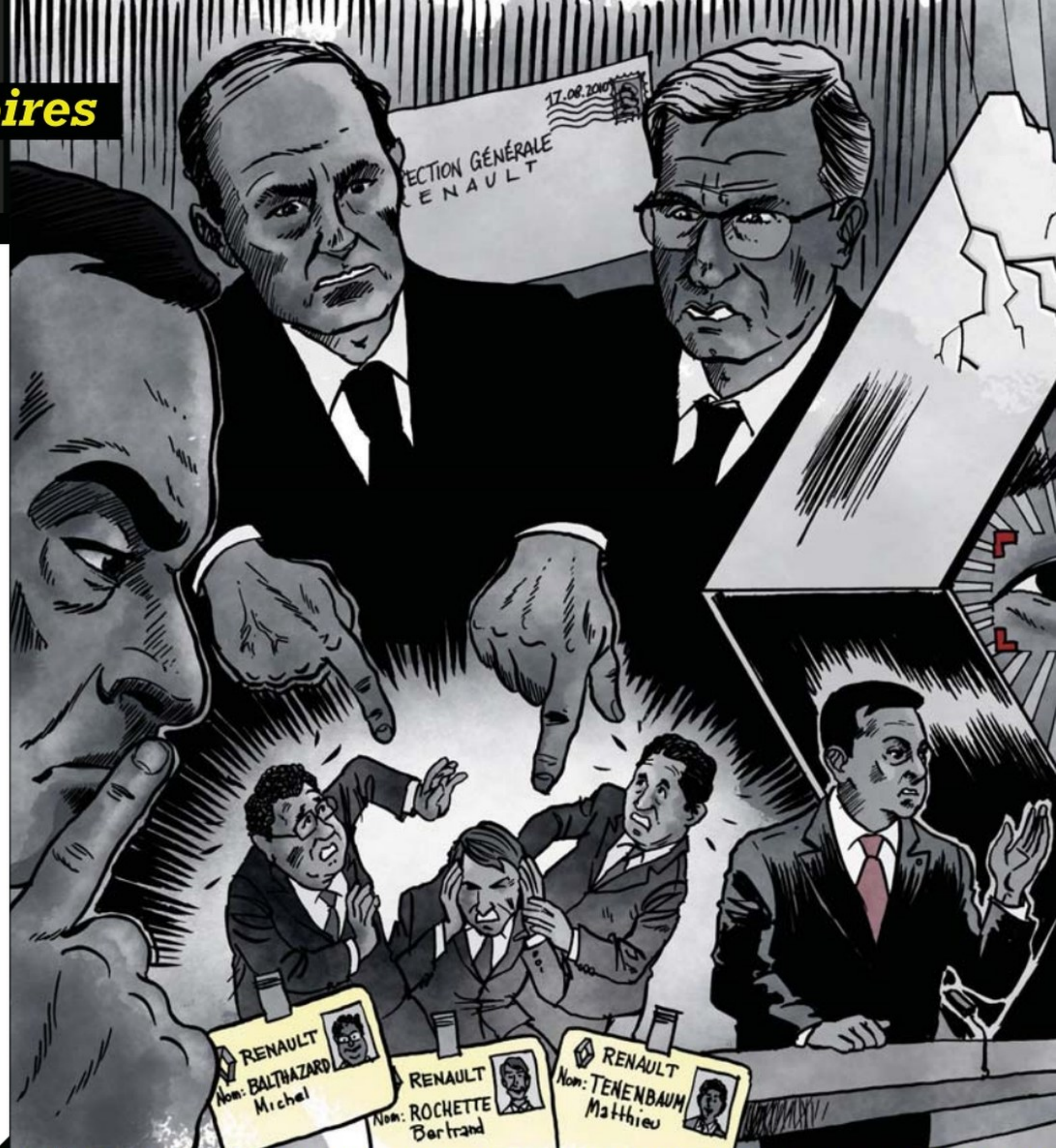
Treize ans plus tard, on se demande encore comment l'un des plus grands constructeurs mondiaux a pu céder à la panique aussi vite, et pourtant : début 2011, une vraie-fausse histoire d'espionnage vient largement compromettre la réputation de l'ancienne régie Renault. Au point que Carlos Ghosn lui-même a senti le vent du boulet.

Sur l'enveloppe, le cachet indique le 17 août 2010. A l'intérieur, un simple courrier comme il en arrive des centaines chaque jour au siège de Renault. Sauf que là, il fait l'effet d'une bombe. Son mystérieux auteur n'y va pas de main morte : d'après lui, plusieurs salariés de la firme ont été achetés à grand renfort de pots-de-vin pour transmettre des informations. Et celles-ci sont d'autant plus cruciales qu'elles concernent l'un des projets de R&D les plus confidentiels de la marque : le programme de voitures électriques, celui qui donnera naissance en 2012 à la future Zoe.

Au siège, c'est le branle-bas de combat, et pour cause : la petite citadine électrique est au cœur des orientations stratégiques du constructeur. Passée des mains de Louis Schweitzer à celle de Carlos Ghosn en 2005, l'entreprise s'est lancée dans une politique ambitieuse qui passe par une nouvelle offensive sur les marchés mondiaux, mais aussi par la diversification de sa gamme : de 2006 à 2009, la marque au losange a déjà lancé ou renouvelé une quinzaine de modèles, et la Zoe représente l'avenir.

Informé, Carlos Ghosn prend l'affaire très au sérieux, mais décide de ne pas l'ébruiter. Plutôt que de contacter les services français du contre-espionnage, le dirigeant confie l'enquête à une task force maison issue de sa direction de la protection. Deux hommes sont retenus pour cette mission à haut risque : Marc Tixador, un ancien pandore de la brigade financière de Versailles, et Dominique Gevrey, un ex-militaire passé par la DPSD, la Direction de la protection et de la sécurité de la défense. Deux professionnels expérimentés, au profil d'autant plus solide que Gevrey assure disposer d'une source idéale pour creuser les informations du corbeau. Il s'agit d'un informateur rompu aux secrets des circuits financiers. "Le Belge" – le petit surnom que lui donne Gevrey – ne devrait pas tarder à fournir suffisamment d'éléments pour confondre les coupables.

"Le Belge" devait fournir des éléments pour confondre les coupables.



AOÛT 2010 : UN COURRIER ANONYME FAIT L'EFFET D'UNE BOMBE

Quand Renault se des espions à la s

Quatre mois plus tard, trois noms émergent, et pas des moindres : Bertrand Rochette, cadre de haut rang, Matthieu Tenenbaum, directeur adjoint du programme de voitures électriques, et Michel Balthazard, 33 ans de maison et le plus capé des trois, jusque-là pressenti pour prendre la tête des opérations du groupe en Russie. Tous, d'après le fameux Belge, ont reçu de fortes sommes sur des comptes abrités en Suisse et au Lichtenstein.

Le 3 janvier 2011, la foudre s'abat sur les trois hommes. Convoqués dans le bureau du DRH, ils apprennent leur mise à pied immédiate pour des soupçons d'espionnage industriel. Après avoir dû rendre leurs badges, leurs téléphones et leurs ordinateurs professionnels, ils sont escortés vers la sortie, sidérés par la violence de la scène.

Pour ce qui est de la discrétion souhaitée par Ghosn, en revanche, c'est loupé. Murée

dans son silence, la direction du groupe ne peut rien faire pour enrayer le cycle des révélations qui se multiplient dans la presse, avec les noms des cadres incriminés. Tandis que *Le Figaro* annonce que l'Elysée a saisi la Direction centrale du renseignement intérieur (DCRI, devenue la DGSI), qui s'intéresse de très près à la piste chinoise, *Le Point* affirme que les cadres accusés d'espionnage auraient transmis à une puissance étrangère les brevets de nouvelles technologies prêts à l'emploi. Patrick Pélat, n° 2 du groupe, ne parvient à rassurer personne en affirmant au journal *Le Monde* qu'aucune "pépité technologique, stratégique sur le plan de l'innovation n'a pu filtrer en dehors de l'entreprise", d'autant qu'il parle d'un "travail de professionnels" et soutient la thèse d'une "filière organisée internationale". Lorsque le ministre de l'Industrie, Eric Besson, évoque ouvertement une opération de guerre économique, on frôle la crise diplomatique, et le porte-parole du ministère des Affaires étrangères chinois, Hong Lei, s'étouffe en qualifiant



“La pièce qui déclenche notre plainte, c’est qu’il y a des comptes offshore. Si on n’a pas cette pièce, tout s’écroule.” La pression monte sur Dominique Gevrey, sommé de préciser ce que lui a transmis son mystérieux contact. Quand on l’interroge sur la crédibilité de sa source, l’ancien militaire botte en touche, affirme détenir à Bruxelles un rapport écrit, mais concède que ces documents “n’ont aucune valeur juridique”. En clair, Renault n’a pas la moindre preuve.

La peur va très loin, le cynisme aussi : un an plus tard, France Info et *Le Parisien* dévoilent de nouveaux documents, qui montrent que la marque au losange avait anticipé dès le début de l’affaire l’éventuel suicide d’un des cadres accusés. Un sujet d’autant plus brûlant que l’hypothèse n’est pas improbable. Au milieu des années 2000, quatre salariés du Technocentre s’étaient donné la mort, dont deux sur leur lieu de travail...

Dans un e-mail, la directrice de la communication réclame qu’on lui prépare un brouillon de déclaration au cas où l’un des trois cadres accusés “commettrait l’imparable (sic)”. Moins glorieux encore, elle précise dans le même échange de courriels que le communiqué broderait “sur le thème : nous sommes abasourdis et nous avons pris les dispositions médico-psychologiques pour les trois individus”. L’affaire n’en arrivera heureusement pas là, mais l’image de marque de Renault sort passablement abîmée d’une séquence qui oscille entre incompétence, amateurisme et précipitation.

Début mars, Patrick Pélata reconnaît du bout des lèvres face à François Fillon que le groupe a pu être victime d’une manipulation. Une piste confirmée par les limiers de la DCRI, qui n’ont pas été longs à se forger une conviction : Renault n’a pas été espionné par qui que ce soit, et aucun compte secret en Suisse ne confirme quoi que ce soit. Ses salariés n’ont rien à se reprocher et la firme s’est plombée toute seule, piégée par une bonne vieille barbouzerie à l’ancienne. Localisé par les agents de la DCRI, le fameux Belge jure ses grands dieux qu’il n’a jamais rien fourni à personne et se retourne contre Dominique Gevrey, qu’il accuse d’avoir cherché à soutirer 318 000 euros à Renault sous prétexte de rémunérer son indic – une somme dont le Belge n’a jamais vu la couleur. Carlos Ghosn sauve son poste, mais doit se fendre d’un mea culpa plutôt humiliant, tandis que plusieurs dirigeants de l’entreprise sautent (dont Patrick Pélata), victimes commodes d’un aveuglement pourtant collectif.

Arrêté en mars 2011 au moment où il tentait de fuir à l’étranger, Dominique Gevrey a fini par être jugé en mars dernier par le tribunal correctionnel de Paris, treize ans après les faits. Les magistrats ont peu ou prou suivi les conclusions de la DCRI : l’ancien militaire a été condamné à trois ans de prison, dont un ferme, et devra s’acquitter de 40 000 euros d’amende, sans oublier le remboursement des 318 000 euros versés par Renault... ■

croyait infiltré par olde de la Chine

ces accusations de rumeurs “sans fondement, irresponsables et inacceptables”. Ambiance.

La pression monte chez le constructeur : lorsqu’il porte plainte (contre X...) pour des faits constitutifs “d’espionnage industriel, de corruption, d’abus de confiance, de vol et recel, commis en bande organisée”, la réaction ne tarde pas. Ulcérés par le traitement qu’on leur a réservé, Matthieu Tenenbaum et Michel Balthazard portent plainte le 17 janvier contre X pour “dénonciation calomnieuse”, tandis que Bertrand Rochette fait de même de son côté pour “diffamation non publique”. Leurs avocats se font une joie de souligner un constat purement factuel : aucune preuve de leur culpabilité n’a jamais été présentée. Dans la presse, le scepticisme domine : et si Renault s’était trompé ?

Plus les semaines passent, moins la position du groupe devient tenable. Il faut que le

constructeur s’exprime, au plus haut niveau. Fin janvier, Carlos Ghosn s’invite au 20 heures de TF1 pour y affirmer que le groupe a bien des preuves “multiples” contre les trois cadres incriminés – sans en présenter la moindre trace d’ailleurs –, et assène : “Si nous n’avions pas de certitudes, nous n’en serions pas là.”

Cependant, en coulisses, les cadres de Renault commencent à saisir que l’affaire est plus compliquée que ce que Carlos Ghosn veut bien en dire. En mars 2011, *L’Express* lance une petite bombe en diffusant un enregistrement daté du 14 février. Cruelle, la bande montre que le

groupe n’avait pas la moindre preuve en sa possession lorsqu’il a choisi de licencier les trois cadres mis en cause dans l’affaire. “On est là pour essayer de sortir une p... de solution”, lâche le directeur juridique du groupe, Christian Husson, avant d’ajouter :

Renault va jusqu’à anticiper l’éventuel suicide de l’un des trois cadres accusés.



Moteur : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 089 cm³
Puissance : 34 ch SAE à 3 800 tr/mn
Vitesse maxi : 95 km/h
Production : 113 165 exemplaires
 (toutes carrosseries, 1938-1951)
Cote actuelle : environ 8 000 € (berline),
 de 8 000 à 12 000 € (fourgonnette)

La carrosserie vitrée est la plus rare des camionnettes sur base de Simca 8. Se dégage d'elle un charme tout particulier, rehaussé ici par la pimpante teinte orange. L'arrondi des ailes avant, de la calandre et des phares fait contraste avec le volume arrière, carré.



IL Y A 76 ANS, SIMCA SORT LA SIMCA 8 FOURGONNETTE

Utilitaire et fort serviable

En 1935, Simca est créé pour produire en France des Fiat sous licence, échappant aux droits de douane. Après la lilliputienne Simca 5, voici la 8, judicieuse et économique. Qui, après la guerre, joue les utilitaires.

Judicieuse et économique: oui! Mais tout de même bien minimaliste: apparue en berline juste avant-guerre en 1938, cette petite quatre portes de 4,02 m et dotée d'un humble quatre cylindres de 1,1 litre représente une offre modeste, accessible à prix raisonnable. C'est la copie conforme de la Fiat 1100. Avec ses 110 km/h en vitesse de pointe (obtenus après une certaine lancée...), elle passait pour une voiture rapide bien qu'économique. N'hésitant pas à jouer les coquettes, elle va se décliner en un élégant cabriolet. Après-guerre, dans des temps de pénurie et de difficultés, Simca décide de la proposer aussi dans une version qui n'a jamais existé chez Fiat: une mini-camionnette qui se veut tous usages et au maximum serviable. Offre de circonstance. Mais la base technique commence à être obsolète...



La partie inférieure du pan arrière vertical se bascule vers le bas, le haut, vitré, se remonte et tient ouvert à l'aide d'une tige frêle.

Vertiges de la vitesse

Un châssis séparé, une carrosserie datée: rien de bien moderne. Mais pas trop gênant pour un utilitaire. Les quatre freins à tambour étaient déjà à commande hydraulique avant-guerre (c'était alors plutôt en avance), l'essieu arrière rigide est suspendu par d'antiques ressorts à lames: une tare bien réelle, mais encore courante à l'orée des années 1950. Cependant, le moteur, né en 1937, reste moderne, avec sa culasse en aluminium. C'est ce quatre cylindres qui, sous les appellations Flash et Rush, motorisera des Simca jusqu'en 1969! En revanche, c'est la déception côté boîte de vitesses:

quatre rapports, avec seulement les deux supérieurs qui sont synchronisés. Il faudra manier le levier placé au sol avec une suprême délicatesse, au risque d'entendre les pignons hurler leur mécontentement. Dur à tourner en manœuvres, le volant commande une direction qui se fait imprécise passé 60 km/h. Vous aurez facilement l'impression de vitesse avec cette auto, tant la suspension sautillante et le bruit gentiment envahissant vous font croire que vous arrivez à vaincre les difficultés de la route à des allures quasi supersoniques! En revanche, pour transporter des objets, la petite Simca 8 est parfaite: compartiment arrière carré,



La planche de bord est réduite à sa plus simple expression ! Au centre, de quoi lire sa vitesse de manière... très optimiste : enlevez 20 km/h ! Pas même de jauge à essence : il faut introduire un bâton gradué dans le réservoir.



Le 4 cylindres est la partie la plus moderne de l'auto. Ici, il est dans sa cylindrée initiale : 1 089 cm³. En 1949, il passe à 1 221 cm³ et gagne 7 ch. Ce qui ne peut lui faire que du bien !



PHOTOS: CH. MARTIN

Les trois vitres latérales sont strictement carrées, donnant comme un air d'autocar à cette carrosserie qui reste courte et n'est allongée que de 3 cm par rapport à la berline : 4,05 m.

1948, cette année-là



Trois Américains des laboratoires Bell inventent le premier transistor. Ce petit composant, au cœur de tout appareil électronique et informatique, vient des deux mots : TRANSfer et resISTOR (résistance de transfert). Au Salon de l'auto, Panhard présente un surprenant prototype : la Dynavia. Berline idéale du futur : basse, formes rondes ultra-profilées, pour minimiser la consommation.

AT&T

facile à charger, et rendu accessible par un pan vertical qui s'ouvre en deux parties. Quant à l'équipement, ne cherchez pas : il n'y a quasiment... rien. Pas même de poignée pour ouvrir les portières de l'intérieur : juste une ficelle !

Concurrente des françaises Peugeot 202 et Renault Juvaquatre, la Fiat "made by Simca" a fait une carrière plus qu'honorable, à cheval entre l'avant et l'après-guerre. Aujourd'hui, en collection, elle s'affiche au même prix que sa cousine italienne : comptez moins de 10 000 €, même pour un exemplaire parfait. En Fourgonnette, elle cote surtout dans cette livrée vitrée.



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement

A ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- Nouveautés : tous les prochains petits SUV dévoilés.
- Consommation et autonomie sur autoroute, le hit-parade de notre labo avec plus 160 modèles.
- Duel : Duster ou Jogger, quelle est la meilleure Dacia ?
- Premier essais : l'Alfa Romeo Junior

En kiosque le vendredi 12 juillet



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

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

Rédaction

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barriaud (5018)

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

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographe : Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane

Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean,

Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaumont, François Stagnaro

En maquette : Patrick Cœurui

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau 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 : juin 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



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

LE PRIX DES LECTEURS EN QUELQUES MOTS...

Leader de la presse automobile depuis 35 ans, *Auto Plus*, le premier journal qui se met à la place des conducteurs, leur donne aujourd'hui la parole afin de récompenser les marques qui améliorent la vie des automobilistes.

Pour cette deuxième édition du *Prix des Lecteurs Auto Plus*, une cinquantaine de produits et services ont tout d'abord été sélectionnés dans 16 catégories différentes, avant d'être soumis aux votes d'un panel de lecteurs membres du club Auto Plus. Chaque semaine, vous découvrirez, catégorie par catégorie, les nommés et surtout les lauréats de cet événement !

CATÉGORIE ÉLECTRIQUE

LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

BYD avec la
SEAL

Une berline électrique de référence

POURQUOI LE JURY L'A-T-IL CHOISIE ?

Le jury l'a choisie pour son équipement aussi riche que high-tech, sa garantie généreuse et son impressionnante autonomie. La présentation intérieure haut de gamme a également séduit nos lecteurs.

Présentée en 2023 en Europe, la BYD Seal est une puissante berline 100 % électrique qui entend se hisser directement au meilleur niveau dans la catégorie des grandes familiales.

Reposant sur la base technique «e-Platform 3.0» conçue spécifiquement pour les véhicules électriques, la Seal met à profit la technologie Cell-to-Body (CTB): celle-ci permet d'intégrer la batterie dans la structure du véhicule, pour assurer une sécurité et une dynamique de conduite au meilleur niveau.

Autonomie, performance et prix

La Seal revendique jusqu'à 570 km d'autonomie (norme WLTP) grâce à sa batterie Blade LFP de forte capacité (82,5 kWh). Développée par BYD, celle-ci allie performance, sécurité et durabilité, et peut retrouver 80 % de sa capacité en une demi-heure environ sur borne rapide, où elle accepte des charges allant jusqu'à 150 kW. La Seal se distingue également par son positionnement tarifaire attractif. Deux versions sont proposées: Design, à partir de 46 990 €, et Excellence-AWD, à partir de 49 990 €. Forte de 313 ch, la première accélère de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes, tandis que la seconde, d'une puissance de 530 ch et forte d'une transmission intégrale, réalise le même exercice en 3,8 secondes seulement.

Accueillante et technologique

L'habitacle, bien fini et spacieux, peut accueillir confortablement cinq passagers. Aux places arrière, largeur et espace aux jambes sont dignes d'une berline de luxe, tandis que le coffre peut embarquer jusqu'à 400 litres de bagages. Le poste de conduite bénéficie pour sa part de compteurs numériques de 10,25 pouces et d'un efficace système d'infodivertissement accessible via un grand écran de 15,6 pouces (qui peut pivoter à 90°!). Les occupants bénéficient aussi d'un système audio hi-fi Dynaudio Performance à 12 haut-parleurs. On profite aussi d'une panoplie complète d'assistances, parmi lesquelles un dispositif de conduite semi-autonome et la surveillance des angles morts.



LES AUTRES NOMMÉS



KUMHO ECSTA PS71 EV

Pour répondre aux exigences spécifiques des véhicules électriques, généreux en puissance et en couple, Kumho a imaginé les pneumatiques Ecsta PS71 EV. Ceux-ci sont conçus pour procurer une adhérence exceptionnelle et favoriser des accélérations fluides et sécurisées, sans compromis sur la durabilité.

Pour offrir une traction inégalée, sur route sèche comme sur route mouillée, et réduire les bruits de roulement, les pneus Ecsta PS71 EV mettent à profit des technologies de pointe : des mélanges de gomme ultra-élaborés et des dessins de bande de roulement optimisés. Ils sont également conçus pour maximiser l'efficacité énergétique des voitures électriques, avec une faible résistance au roulement qui contribue à prolonger l'autonomie de la batterie.

Enfin, les pneus Ecsta PS71 EV sont renforcés pour supporter le poids supérieur des véhicules électriques, tout en contribuant à une stabilité et une maniabilité exceptionnelles. Leur construction robuste garantit aussi une longue durée de vie, faisant de leur acquisition un bon investissement pour les conducteurs de modèles électriques.

Cette gamme de pneus s'adapte à quasiment toutes les voitures électriques, grâce à 15 tailles différentes.



MAXUS T90-EV

Le Maxus T90-EV est le premier pick-up 100 % électrique sur le marché français. Économique, il permet une belle polyvalence d'utilisation avec une charge utile de 1 000 kg, un PTAC de 3 300 kg, ainsi qu'une capacité de remorquage maximale de 1 000 kg. Sa benne présente quant à elle des dimensions généreuses de 1,49 mètre sur 1,51 mètre, le tout sur 530 mm de hauteur au bord du hayon.

L'habitacle moderne et chaleureux du Maxus T90-EV Double Cabine permet d'accueillir jusqu'à 5 personnes. Il bénéficie d'un niveau d'équipements généreux, avec de nombreux systèmes de sécurité et d'aide à la conduite, la climatisation, des radars et caméra de recul, les essuie-glaces automatiques, des sièges électriques réglables, ou encore un système d'infodivertissement doté d'un grand écran tactile de 10,25 pouces.

Le T90-EV est animé par une motorisation électrique de 177 chevaux et 310 Nm de couple, associée à une batterie LFP (lithium-fer-phosphate) d'une capacité de 88,5 kWh. Celle-ci lui permet d'offrir jusqu'à 471 km d'autonomie en ville, ou jusqu'à 330 km en cycle combiné, selon la norme WLTP, et peut se recharger de 20 à 80 % en seulement 45 minutes sur une borne rapide, à 90 kW.



VOLKSWAGEN ID.7 TOURER

L'ID.7 Tourer est le premier break 100 % électrique de Volkswagen. Son grand gabarit lui permet de proposer beaucoup d'espace à bord, avec des places arrière dignes d'une limousine et un volume de coffre impressionnant de 605 litres (jusqu'à 1 714 litres banquette rabattue).

L'ID.7 Tourer est animée par un moteur électrique de 286 ch, alimenté par une batterie lithium-ion de 77 kWh utiles. Celle-ci permet une autonomie de plus de 610 km en cycle mixte (norme WLTP), et accepte des recharges rapides jusqu'à 175 kW, pour regagner 80 % de capacité en moins de 30 minutes. Equipée du même moteur, la version Pro S reçoit pour sa part une batterie de 86 kWh utiles. Facturée 1 700 € de plus, elle porte le rayon d'action à 700 km, avec une puissance de recharge encore plus importante (jusqu'à 200 kW).

Dans les deux cas, la finition unique Life Max fournit un équipement ultra complet : clim' trizone, système multimédia avec écran de 15 pouces compatible avec Apple CarPlay et Android auto sans fil, affichage tête haute, accès et démarrage sans clé, jantes alliage de 19 pouces, conduite semi-autonome, caméra 360°, volant et pare-brise chauffants, phares adaptatifs matriciels, hayon électrique, sièges massants...



SIMPLICI S1

Simplicar, une entreprise française reconnue pour la vente de voitures d'occasion premium, lance sa voiture électrique sans permis : la Simplici S1, une mini citadine électrique qui se distingue par un positionnement haut de gamme, à la fois en termes de prix et d'équipements. Avec ses 2,62 mètres de long sur 1,40 mètre de large, la Simplici S1 adopte un format ultra compact adapté aux centres-villes. Dotée d'un électromoteur de 5,8 kW (7,9 ch), elle peut atteindre une vitesse maximale de 45 km/h, une limite qui lui permet d'être accessible dès 14 ans

avec un permis AM. Equipée d'une batterie lithium-ion, la Simplici S1 renvendique de 110 à 120 km d'autonomie.

Son design se veut raffiné comparé à la concurrence, et la Simplici S1 propose de nombreux équipements de série incluant la peinture métallisée, les vitres électriques, les sièges et volant en simili cuir, un écran central tactile de 9 pouces avec GPS, le chauffage, les vitres électriques, la caméra de recul, ou les jantes en aluminium.

La Simplici S1 est commercialisée à partir de 8 999 €, hors bonus écologique, dans le réseau des agences Simplicar.

LE PRIX DES LECTEURS EN QUELQUES MOTS...

Leader de la presse automobile depuis 35 ans, *Auto Plus*, le premier journal qui se met à la place des conducteurs, leur donne aujourd'hui la parole afin de récompenser les marques qui améliorent la vie des automobilistes.

Pour cette deuxième édition du *Prix des Lecteurs Auto Plus*, une cinquantaine de produits et services ont tout d'abord été sélectionnés dans 16 catégories différentes, avant d'être soumis aux votes d'un panel de lecteurs membres du club Auto Plus. Chaque semaine, vous découvrirez, catégorie par catégorie, les nommés et surtout les lauréats de cet événement !

CATÉGORIE HYBRIDE

LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

RENAULT avec le RAFALE E-TECH FULL HYBRID

L'offensive premium et hybride du losange



POURQUOI LE JURY L'A-T-IL CHOISI ?

Le jury a choisi ce grand SUV coupé pour son style très tendance, la finition premium de son habitacle, et pour la simplicité et l'efficacité de son système hybride, performant et économe.

Renault lance le Rafale, un tout nouveau SUV coupé premium aux lignes audacieuses et dynamiques. Avec son design à couper le souffle, il affiche ses ambitions, au premier rang desquelles procurer une expérience de conduite inédite. Pour cela, il bénéficie de voies élargies de 4 cm par rapport au nouvel Espace (avec lequel il partage la même base technique) et du système 4Control Advanced. Cette technologie à 4 roues directrices permet non seulement un excellent rayon de braquage (digne d'une Clio!) mais aussi une très bonne stabilité en courbes à haute vitesse et un excellent comportement sur routes sinueuses. Le tout garantit un plaisir maximal au conducteur, et une sécurité sans compromis à tous les occupants.

Google s'invite à bord du Renault Rafale

À l'intérieur, le Rafale allie confort, espace habitable généreux et technologies de pointe, accessibles de façon très intuitive via le système OpenR Link opéré par Google sur une tablette de 12 pouces. On dénombre également jusqu'à 32 systèmes avancés d'aide à la conduite, et un immense toit en verre auto-opacifiant Solarbay, développé avec Saint-Gobain : constitué de huit couches, il peut s'opacifier sur demande, grâce à un bouton de commande, ou à la voix via Google Assistant.

Un bloc hybride sobre et performant

Le Rafale reçoit une très efficiente motorisation full hybrid de 200 ch, très sobre à l'usage, douce avec sa boîte auto. multimodes et performante grâce à l'action combinée de son moteur thermique et ses moteurs électriques. Elle est associée à deux finitions : Techno (45 000 €) et Esprit Alpine (49 000 €). On pourra également bientôt opter pour une mécanique hybride rechargeable de 300 ch avec transmission intégrale : cette dernière fera du Rafale l'un des SUV les plus performants de sa catégorie, capable de réaliser les trajets quotidiens en mode 100 % électrique.

LES AUTRES NOMMÉS

VOLKSWAGEN GOLF GTE

Pour fêter ses 50 ans et plus de 37 millions d'exemplaires vendus dans le monde, la 8^{ème} génération de la Golf vient de bénéficier d'un restylage. A cette occasion, l'émblématique version GTE voit sa puissance et son autonomie électrique accrues. La motorisation gagne en effet 27 ch, pour atteindre 272 ch (plus que la Golf GTI et ses 245 ch!), tandis qu'elle peut parcourir plus de 130 km en mode 100 % électrique (cycle mixte WLTP), soit une augmentation de 70 km grâce à sa batterie de 19,7 kWh (compatible avec une recharge rapide de 50 kW).

Outre ses optiques affinées, ses feux arrière plus modernes et son profil élégant, la Golf GTE restylée se distingue par des éléments de design sportifs hérités de l'ADN de la GTI : grille avant en nid d'abeilles, large prise d'air, badge distinctif GTE, sans oublier une signature lumineuse bleue, qui souligne son caractère hybride.

À l'intérieur, le tableau de bord adopte une esthétique horizontale épurée, mettant en valeur le nouvel écran tactile central de 12,9 pouces et les compteurs numériques. La conduite semi-autonome ainsi que les phares adaptatifs Matrix Leds contribuent pour leur part à un confort de conduite et une sécurité accrues.



KIA SPORTAGE 30 YEARS

Lancé en 1993, le Kia Sportage est le modèle le plus populaire de la marque sud-coréenne, avec plus de 7 millions d'unités vendues dans le monde en cinq générations. Pour ses 30 ans, le SUV compact s'est offert une édition spéciale « 30 Years », associée aux versions hybride de 210 ch et hybride rechargeable de 245 ch. Cette dernière peut évoluer en 100 % électrique jusqu'à 78 km (cycle urbain WLTP).

Le Sportage « 30 Years » se distingue par ailleurs à ses inserts noir brillant autour des vitres et du becquet, d'autres inserts en chrome foncé à l'avant, à l'arrière et sur les flancs, des vitres teintées, de nouvelles jantes de 19", ainsi que des sabots de protection en chrome foncé.

À l'intérieur, l'édition « 30 Years » offre une atmosphère chaleureuse et luxueuse, avec une ambiance « vert pin » exclusive, une sellerie en suédine et matière synthétique, les sièges avant électriques, les sièges et volant chauffants, un éclairage d'ambiance, sans oublier deux écrans de 12,3 pouces. Le Kia Sportage 30 Years est commercialisé à partir de 42 290 €, pour la version hybride et 48 290 € pour l'hybride rechargeable.

Guide d'achat / Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème 2024

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

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

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

ALFA ROMEO				
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 500	+540	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	42 500	nc	4%	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48 000	+818	4%	FHEV
PHEV 190 Sprint	49 900	0	4%	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	52 800	0	4%	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58 100	0	4%	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41 000	+1 829	4%	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	58 900	nc	nc	E
2.2 Diesel 160 Sprint	48 400	nc	nc	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	54 400	nc	nc	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	58 900	+1 901	8%	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	62 800	nc	2%	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 100	nc	2%	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 450	+5 729	2%	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	65 600	nc	nc	D
ALPINE				
A110	65 000	+2 726	0%	E
A110 GT	78 000	+2 918	0%	E
A110 S	77 800	+3 552	0%	E
A110 R Turini	106 000	nc	nc	E
A110 R	112 000	+3 119	0%	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153 277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc	E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc	E
DB12	228 881	+60 000	nc	E
DBS Superleggera	303 829	+60 000	nc	E
DBX 707	246 555	+60 000	nc	E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Advanced	28 700	+190	6%	E
30 TFSI Advanced	27 700	+170	6%	E
30 TFSI S line	30 700	+170	5%	E
35 TFSI S line S tronic	34 400	+330	5%	E
35 TFSI Black Edition S tronic	35 950	+330	4%	E
40 TFSI Black Edition S tronic	37 650	+2 049	4%	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	28 750	+280	3%	E
30 TFSI Advanced	27 750	+260	3%	E
30 TFSI Avus	33 200	+260	3%	E
35 TFSI Avus S tronic	36 900	+540	3%	E
Q2				
30 TFSI Design	33 300	+360	5%	E
35 TFSI Design	35 300	+400	5%	E
35 TFSI Advanced	37 800	+400	5%	E

BMW				
S02				
30 TDI Design	57 500	+40 468	6%	E
35 TDI Advanced S tronic	35 200	+210	5%	D
35 TDI Avus S tronic	42 400	+330	5%	D
35 TDI Avus S tronic	44 410	+330	nc	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	36 790	nc	0%	E
30 TFSI S-Line	41 730	nc	nc	E
35 TFSI S-Line	43 030	nc	nc	E
S3	63 000	+51 912	0%	E
35 TDI Design	40 800	+260	0%	D
35 TDI S-Line	45 580	nc	nc	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	39 990	+190	0%	E
35 TDI Design	42 500	+330	0%	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	37 345	nc	nc	E
30 TFSI S-Line	42 295	nc	nc	E
35 TFSI S-Line	43 595	nc	nc	E
S3	63 585	nc	nc	E
35 TDI Design	41 185	nc	nc	D
35 TDI S-Line	46 115	nc	nc	D
Q3				
35 TFSI Design	40 800	+1 172	16%	E
40 TFSI Avus Quattro 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	5%	D
40 TDI Avus Quattro S tronic	58 300	+7 104	5%	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 215	+1 386	5%	E
40 TFSI Avus Quattro 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 Avus 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 Avus Quattro	72 500	0	3%	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55 500	0	3%	Elec
55 S-Line Quattro	72 400	0	4%	Elec
55 Avus Quattro	74 500	0	3%	Elec
A4				
35 TFSI S-Line	48 125	+983	12%	E
40 TFSI Avus	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 Avus	54 525	+190	5%	D
40 TDI Avus	57 125	+400	9%	D
40 TDI Compétition	59 725	+400	7%	D
S4 TDI	81 300	+31 463	5%	D

A4 Avant				
35 TFSI S-Line	48 825	+1 386	13%	E
40 TFSI Avus	55 225	+1 386	5%	E
40 TFSI Competition	57 825	+1 386	6%	E
RS 4	103 900	+60 000	10%	E
RS 4 Edition 25 Years	158 000	+60 000	nc	E
30 TDI S line	53 125	+240	13%	D
35 TDI S line	54 825	+310	13%	D
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	6%	D
S4 TDI	83 000	+46 879	5%	D
A5 Sportback				
35 TFSI S line	58 010	+1 172	14%	E
40 TFSI S line	59 910	+1 276	14%	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	14%	D
40 TDI S line	61 410	+898	14%	D
40 TDI Avus	62 510	+898	nc	D
S5 TDI	86 000	+38 771	9%	D
Q5				
45 TFSI Design	82 400	+51 276	4%	E
45 TFSI S line	87 300	+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	68 200	nc	nc	D
S05 TDI	86 300	+60 000	7%	D
Q5 Sportback				
45 TFSI Design	85 600	+54 662	3%	E
45 TFSI S line	70 000	+54 662	9%	E
50 TFSI e S line	75 100	0	10%	PHEV
50 TFSI e Black Edition	78 300	0	10%	PHEV
55 TFSI e Black Edition	79 900	0	10%	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
S05 TDI	89 000	+60 000	6%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
Performance Design	77 400	0	0%	Elec
Performance S-Line	81 500	0	5%	Elec
Quattro S-Line	87 550	0	5%	Elec
S06	98 870	0	0%	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	67 100	+6 018	7%	E
50 TFSI e S-Line	75 100	0	11%	PHEV
55 TFSI e Compétition	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	88 900	+12 270	7%	D
S6	91 400	+39 185	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Advanced	77 340	+6 418	7%	D
45 TDI Advanced	82 040	+21 281	7%	D
45 TDI Avus	92 340	+21 281	7%	D
50 TDI Avus	95 740	+22 792	7%	D
55 TDI Avus	101 080	+48 093	7%	D
A7 Sportback (nouvelle)				
45 TFSI S line	77 400	+6 293	7%	E
RS Performance	154 400	+60 000	7%	E
50 TFSI e S line	86 000	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91 600	0	7%	PHEV
40 TDI S line	75 300	+2 648	7%	D
50 TDI S line Quattro	88 700	+20 336	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90 700	+20 336	7%	D
S7	100 800	+48 093	7%	D
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128 250	0	nc	Elec
S	138 250	0	nc	Elec
RS	182 400	0	nc	Elec
RS Performance	175 350	0	nc	Elec
Q7 (nouveau)				
S07	130 500	+60 000	0%	E
55 TFSI e S-Line	95 400	0	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	108 550	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	103 400	0	6%	PHEV
50 TDI S-Line	89 500	+60 000	0%	D
Q8 (nouveau)				
S08	135 000	+60 000	6%	E
55 TFSI e S-Line	105 000	0	6%	PHEV
55 TFSI e Avus	115 000	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	113 000	0	6%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89 100	0	7%	Elec
55 S-Line	98 800	0	7%	Elec
55 Avus	107 900	0	5%	Elec
S	111 100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91 700	0	11%	Elec</

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Tavascan (nouveau)				
V	46990	0	nc	Elec
VZ	64930	0	nc	Elec
DACIA				
Spring				
45 Essential	18400	0	7%	Elec
65 Extreme	19900	0	0%	Elec
Sandero				
1.0 SCe 65 Essential	11980	+100	3%	E
1.0 SCe 65 Expression	13700	+100	1%	E
1.0 TCe 90 Expression	15000	+50	1%	E
1.0 TCe 90 Journey	16000	+75	nc	E
1.0 Eco-G 100 Journey	16750	0	nc	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe 90 Essential	15200	+230	0%	E
1.0 TCe 90 Expression	16500	+230	1%	E
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	3%	GPL
1.0 TCe 110 Extreme	18250	+190	3%	E
1.0 TCe 110 Extreme+	18950	+190	2%	E
Jogger				
1.0 TCe 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 TCe 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	3%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19880	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21000	+230	0%	GPL
1.3 TCe 130 Extreme	24900	+190	0%	E
1.3 TCe 130 Journey	24900	+190	0%	E
Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41850	0	nc	FHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	7%	PHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	7%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHdi 130 Performance Line	41400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	8%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	8%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	68650	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	8%	PHEV
1.5 BlueHdi 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHdi 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76800	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV
FERRARI				
Roma	202187	+60000	nc	E
Portofino M	207424	+60000	nc	E
812 GTS	336289	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
SF90 Stradale	423514	+2918	nc	PHEV
SF90 Spider	485714	+2749	nc	PHEV
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13800	0	10%	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15900	0	12%	E
500				
1.0 BSG 70	18700	0	10%	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	12%	E
500e				
23.8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	6%	Elec
Abarth	38900	-4000	0%	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0%	Elec
500e 3+1				
23.8 kWh	32400	-4000	3%	Elec
42 kWh	35900	-4000	3%	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3%	Elec
500e Cabriolet				
23.8 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh	37300	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3%	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	5%	Elec
600 (nouveau)				
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	30590	+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 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	33150	0	12%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	34350	0	12%	E
ST	41700	+28413	4%	E
Focus Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	33150	0	6%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	36350	0	6%	E
Focus SW				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	34350	0	3%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X	35550	+100	3%	E
ST	42900	+28413	3%	E
Focus SW Active				
1.0 Flexifuel Hybrid 125 X	34350	0	9%	E85
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	37550	+100	9%	E
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid I+AWD Titanium	41460	nc	nc	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46060	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	nc	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	38490	nc	nc	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	nc	nc	E85

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	nc	Elec
340 Extended Range	53900	0	nc	Elec
Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	58300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	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	3%	Elec
Touareg Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	2%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	2%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	2%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8%	D
 HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	3%	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7%	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+35346	7%	E
Type R S	65800	+32935	7%	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	nc	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	3%	PHEV
 HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20700	nc	15%	E
i20				
1.2 79 Initia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23600	nc	5%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	22300	0	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24100	0	nc	E
Kona (nouveau)				
Hybrid 141 Intuitive	33400	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	40850	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	44250	-4000	4%	Elec
Electric 65 kWh Creative	45250	-4000	4%	Elec
i30				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	27700	+125	12%	E
i30 Fastback				
1.5 T-GDi 150 Hybrid 48V N-Line DCT	35040	+818	11%	E
i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Hybrid 48V Creative	28700	+125	15%	E
ioniq 5				
229 Intuitive	51400	0	6%	Elec
229 Creative	54200	0	12%	Elec
325 Executive HTrac	64100	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
1.6 T-GDi 150 Hybrid 48V Intuitive	30800	+1901	5%	E
Hybrid 230 Intuitive	35550	+630	7%	FHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	7%	FHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	45850	0	8%	PHEV
Plug-in 265 Executive HTrac	51850	0	8%	PHEV
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	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	nc	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	nc	PHEV
 JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	0	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	0	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	88700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
 JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24300	+260	nc	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude	26300	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude	28300	0	nc	FHEV
Electrique 156 Longitude	38000	-4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	31990	+210	nc	FHEV
4xe 190 Altitude	42400	0	nc	PHEV
4xe 240 Overland	43300	0	nc	PHEV
4xe 240 Trailhawk	45300	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38700	+170	5%	E
4xe 190 Altitude	48750	0	9%	PHEV
4xe 240 Overland	47750	0	9%	PHEV
4xe 240 Summit	51250	0	9%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	0	2%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	0	2%	PHEV
 KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.2 DPi 63 Motion	15990	0	nc	E
1.2 DPi 63 Active	17090	0	nc	E
1.2 DPi 79 Active	17590	0	nc	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18490	0	nc	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22490	+190	10%	E
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	26150	+330	11%	E
1.5 T-GDi 140 Active	28450	+450	19%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	30650	+450	nc	E
Ceed SW				
1.0 T-GDi 100 Motion	27150	+360	12%	E
1.5 T-GDi 140 Active	29450	+650	10%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MG (suite)				
204 Luxury	35990	0	7%	Elec
245 Luxury	39490	0	7%	Elec
XPower	40490	0	7%	Elec
ZS				
1.5 VTi-Tech 106 Comfort	17490	+2049	0%	E
1.0 T-GDI 111 Luxury	20990	+2049	0%	E
EV Comfort Autonomie Standard	33990	0	16%	Elec
EV Comfort Autonomie Etendue	37990	0	16%	Elec
EV Luxury Autonomie Etendue	39990	0	14%	Elec

MG5				
Autonomie Standard Comfort	32990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Comfort	35990	0	8%	Elec
Autonomie Etendue Luxury	37490	0	8%	Elec

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

MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35890	nc	nc	E
Cooper E	34000	0	nc	Elec
Cooper SE	38000	0	nc	Elec
Cooper SE Classic	43710	0	nc	Elec

Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32890	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	36890	nc	nc	E
Cooper S Favourite Pack S	40210	nc	nc	E

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

Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61360	+17247	nc	E

MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	15990	0	7%	E

Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 65 Invite	17990	+50	nc	E
1.0 MPI-T 90 Intense	22890	0	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	28990	0	6%	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	29990	0	nc	PHEV

ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	24990	+898	8%	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31490	+818	8%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	34790	0	6%	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	37990	0	6%	PHEV
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	42990	0	4%	PHEV

Eclipse Cross				
2.0 Mive PHEV 188 Invite 4WD	42490	0	14%	PHEV

NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	4%	E

Hybrid 143 Acenta	30700	0	nc	PHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	nc	PHEV

Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	nc	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	nc	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	nc	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	nc	5%	E
e-Power 190 Tekna	44700	nc	5%	PHEV
e-Power 190 N-Design	45100	nc	5%	PHEV

Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	nc	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	6%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	6%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	nc	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	nc	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61800	0	nc	Elec

X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2140	2%	PHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4521	2%	PHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4631	6%	PHEV

Townstar Combi				
1.3 Tce 130 Acenta	28380	+2544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39000	-4000	nc	Elec

OPEL				
Corsa (nouvelle)				
1.2 75	19200	+100	15%	E
1.2 Turbo 100	20700	0	15%	E
1.2 Turbo 100 GS	22400	0	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25200	0	10%	PHEV
1.2 Turbo 130 GS Auto.	28000	+125	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27100	0	10%	PHEV
Electrique 136	36050	-4000	9%	Elec
Electrique 156 GS	38100	-4000	9%	Elec

Crossland				
1.2 Turbo 110 Elegance	28900	+330	7%	E
1.2 Turbo 130 Elegance Auto.	29300	+1074	7%	E

Mokka				
1.2 Turbo 100	25900	+190	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27100	0	10%	PHEV
Electrique 136	36050	-4000	9%	Elec
Electrique 156 GS	38100	-4000	9%	Elec

Astra				
1.2 Turbo 110	28550	+170	10%	E
1.2 Turbo 130 GS	32800	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	36100	0	6%	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GS	49150	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33550	+230	10%	D
Electric 156	40990	-4000	4%	Elec

Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29700	+170	7%	E
1.2 Turbo 130 GS	33950	+210	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	37250	0	8%	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+230	8%	D
Electric 156	42140	-4000	9%	Elec

Grandland				
1.2 Turbo 130 GS Light	38900	+740	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42100	+210	8%	PHEV

Combo Life (nouveau)				
Electric Elégance	36850	-4000	nc	Elec

PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19550	+100	2%	E
1.2 PureTech 100 Active	20850	0	2%	E
1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	4%	E
1.2 PureTech 100 GT	24650	0	3%	E
1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	2%	E
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	4%	E
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	3%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	3%	PHEV
électrique 136 ch Active	34100	-4000	2%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-4000	2%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	2%	Elec

2008 (nouveau)				
1.2 PureTech 100 Active	28500	+170	4%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.2 PureTech 100 Allure	28300	+170	9 %	E
1.2 PureTech 130 Allure Auto.	31800	+400	9 %	E
1.2 PureTech 130 GT Auto.	33500	+400	10 %	E
1.2 Hybrid 136 Active	30700	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32500	0	9 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34200	0	10 %	PHEV
Electrique 136 Active	38800	-4000	6 %	Elec
Electrique 136 Allure	40750	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 Active	39800	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 Allure	41750	-4000	6 %	Elec
Electrique 156 GT	43450	-4000	6 %	Elec

308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29820	+210	13%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	11%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	13%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	11%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	13%	PHEV
PHEV 180 Active Pack	41170	0	9%	PHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	9%	PHEV
PHEV 225 GT	47820	0	9%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D
1.5 BlueHDI 130 Allure Auto.	36170	+260	11%	D
e-308 156 Allure	43900	-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 Allure	32770	+240	7%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32950	0	7%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	7%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	19%	PHEV
PHEV 180 Active Pack	42170	0	5%	PHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	PHEV
PHEV 225 GT	48520	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D
1.5 BlueHDI 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D
e-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
e-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec

3008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	38490	nc	2%	PHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	42990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	47490	nc	nc	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec

408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	nc	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	PHEV
PHEV 180 Allure	45600	0	12%	PHEV
PHEV 180 GT	49350	0	12%	PHEV
PHEV 225 GT	61250	0	12%	PHEV

508 (nouvelle)				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	8%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Allure	45900	+330	3%	D
1.5 BlueHDI 130 GT	48200	+330	3%	D

508 SW (nouvelle)				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDI 130 Allure	47200	+540	3%	D
1.5 BlueHDI 130 GT	49500	+540	3%	D

5008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	40490	nc	nc	PHEV
Hybrid 136 GT	44990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	44990	0	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	49490	0	nc	PHEV
Electric 210 Allure	46990	0	0%	Elec
Electric 210 GT	61490	0	0%	Elec

PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+60000	0%	E
S	81087	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	169052	+60000	0%	E

718 Cayman				
2.0	65847	+60000	0%	E
S	79017	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GT4 RS	169052	+60000	0%	E

911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131 700	nc	nc	E
Carrera GTS	174 900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105 011	0	nc	Elec
4S	124 296	0	nc	Elec
Turbo	179 580	0	nc	Elec
Turbo S	216 207	0	nc	Elec
Turbo GT	246 538	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106 027	0	nc	Elec
4S	125 900	0	nc	Elec
Turbo	180 550	0	nc	Elec
Turbo S	216 197	0	nc	Elec



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

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



**ADDITIFS CONCENTRÉS, ANTI-CRISTALLISANT
POUR VOTRE ADBLUE®**
Formule brevetée



**Complément indispensable
pour votre AdBlue®**



250mL traite
125L d'AdBlue®



**Complément indispensable
pour votre AdBlue®**

Monodose de 100mL
pour 10L d'AdBlue®



Voyant qui reste allumé ?



Capteur bloqué ?



Problème d'injecteurs
et de pompe de réservoir
d'AdBlue® ?



Cristallisation dans le SCR ?

OÙ LE TROUVER ?

- Dans vos centres **Norauto** et autres enseignes.
- Chez votre garagiste.
- Dans vos stations du réseau **AVIA** (Thevenin & Ducrot participantes)
- Chez vos revendeurs de pièces auto.
- Dans vos centres commerciaux.



98% des composants actifs d'origine végétale



DIFRAMA
PRODUITS CHIMIQUES POUR L'AUTOMOBILE



FABRIQUÉ 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



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



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

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transauropéen SAS, Société de Courtage en Assurances, Siège social : Espace Elysée - 123 Rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS PARIS 502814041.
N°ORIAS : n°07001792 (www.orias.fr) - Créé en : 2017 - Au 30/09/2023

IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut



Toutes
marques
et modèles
disponible

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

JUSQU'À
-21%



NOUVEAU
KODIAQ À PARTIR DE
34 225 € TTC

JUSQU'À
-24%



RENAULT
Austral À PARTIR DE
29 200 € TTC

JUSQU'À
-5%



NOUVEAU
DUSTER À PARTIR DE
24 400 € TTC

OFFRE DU MOIS

RENAULT ESPACE
À PARTIR DE **41 700 € TTC**

HYUNDAI TUCSON
HYBRIDE
À PARTIR DE **34 800 € TTC**

KIA SPORTAGE
HYBRIDE
À PARTIR DE **35 200 € TTC**



NOUVELLE
308 À PARTIR DE
22 450 € TTC

JUSQU'À
-24%

DISPO
EN
HYBRIDE



NOUVELLE
COROLLA À PARTIR DE
27 150 € TTC

JUSQU'À
-19%



NOUVEAU
3008 À PARTIR DE
31 200 € TTC

JUSQU'À
-19%

Photos non contractuelles - Tarifs au 27/06/2024

www.ie-auto.fr

Agence de la Somme
41 rue Anatole France 80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise
30 avenue des Censives 60000 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47



®

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Échange Standard et Réparation

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

SiliGom

DU 1ER AU 31
JUILLET 2024

PRÉPAREZ VOS VACANCES EN TOUTE SÉRÉNITÉ !



JUSQU'À

120€

REMBOURSÉS

POUR L'ACHAT DE PNEUS MICHELIN*



MICHELIN

RÉVISION

-10%

**



ATTELAGE

-15%

OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR [SILIGOM.FR](https://www.siligom.fr)

* Jusqu'à 120 € offerts pour l'achat de pneumatiques de la marque MICHELIN de la catégorie Tourisme et 4x4 (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de même gamme ; et jusqu'à 60 € offerts pour l'achat de pneumatiques de la marque MICHELIN de la catégorie Camionnette (Été, Hiver ou CrossClimate) de même dimension et de la gamme MICHELIN Agilis sous forme de remboursement par virement bancaire. Pour le Tourisme, 4x4, offre limitée à 2 participations par foyer ou par personne morale. Pour la Camionnette (Gamme AGILIS), offre limitée à 2 participations par foyer pour une personne physique ou 10 participations par personne morale. Une seule dotation sera offerte pour une même facture correspondant à un véhicule. Après votre achat, pour bénéficier de l'offre, vous avez jusqu'au 12 août 2024 pour vous inscrire. ** Offre valable jusqu'au 31 juillet 2024 sur les forfait révision SILIGOM, remise de 10% sur le montant de votre révision. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom participants. *** Offre valable jusqu'au 31 juillet 2024 dans les centres SiliGom participants. Offre s'entendant sur les attelages selon marques disponibles, hors prix de la pose, effectuée dans nos ateliers. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom.