

Nouveautés

P. 14



A bord de la Fiat

Grande Panda

ELLE NOUS A TAPÉ
DANS L'ŒIL



Comparatif P. 22



PEUGEOT



RENAULT

LE GRAND MATCH

SIX CONFRONTATIONS AU SOMMET



OCCASIONS RÉCENTES



DACIA

Les prix
se resserrent

Toujours plus intéressantes
que les Renault? P. 44

Actualités

En quoi roulent
vraiment les Français

Les 100 modèles les plus
répandus... et seulement
une électrique! P. 6

Restriction
de circulation

Les radars
de ZFE
arrivent P. 12

Pas de prunes... pour l'instant



P. 50

BMW Série 1

Relooking
extrême?



P. 18



Essai classique

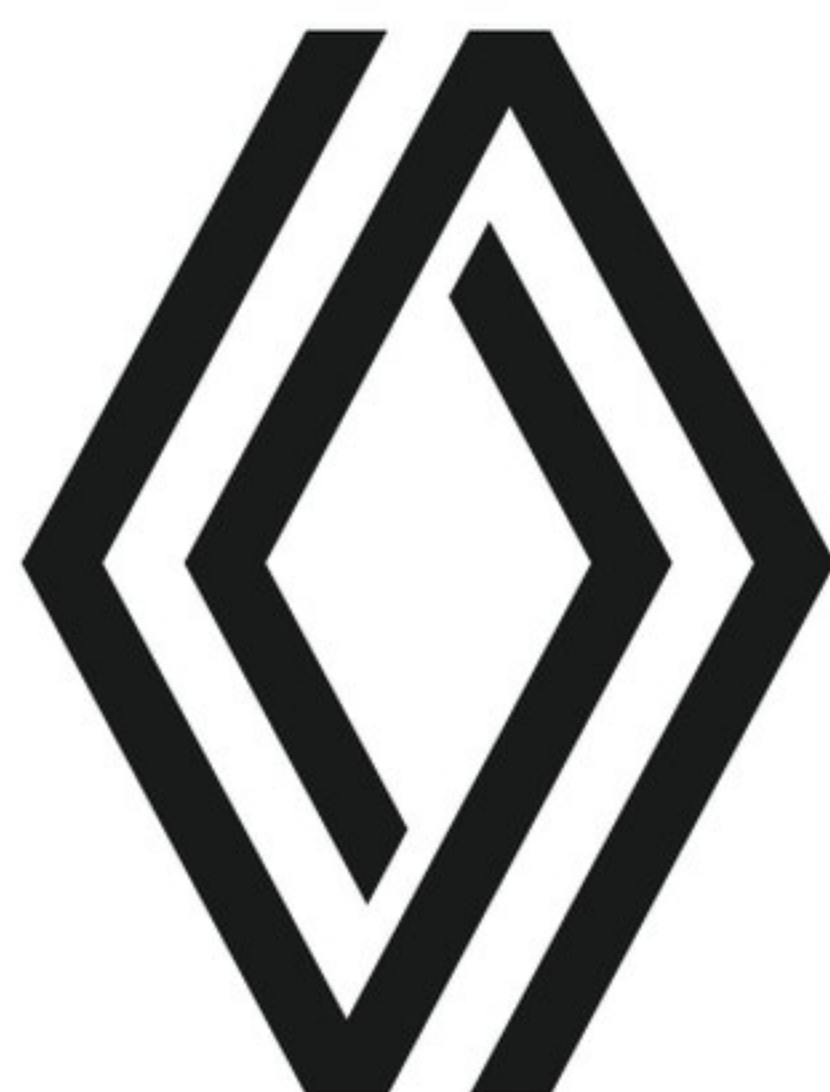
JEEP WILLEYS

Plus de 80 ans
et increvable! P. 54

L 14629 - 1876 - F: 2,50 €



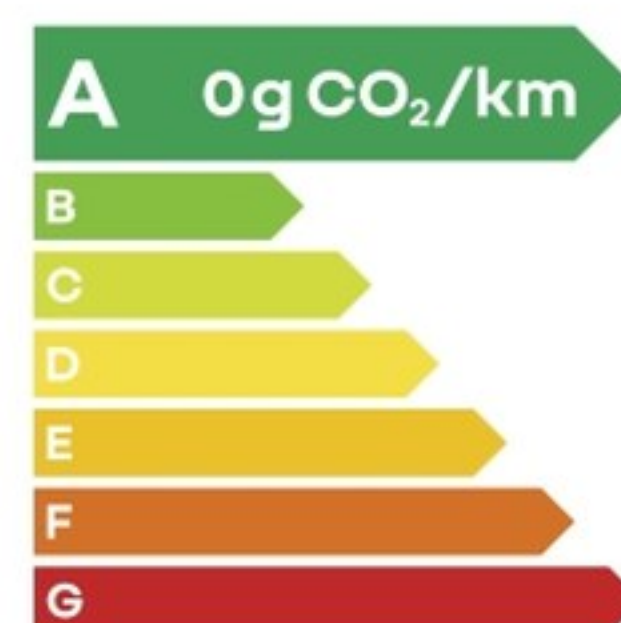
BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50 \$ CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽¹⁾
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré⁽²⁾
reno, l'avatar officiel Renault
200 combinaisons de personnalisation

découvrir





commandes ouvertes
véhicule disponible à l'essai en concession à l'automne

(1) selon données wltp. (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52kwh. émissions co₂ (g/km)*: 0. *selon norme wltp.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Nouveau Škoda Kodiaq Plus de place pour l'aventure

À partir de

499 €/mois⁽¹⁾

✓ **Sans apport**

LLD 37 mois



**Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.**

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

Modèle présenté: Kodiaq 1.5 TSI 150 ch Hybrid DSG7 à **795 €/mois** sur 37 mois avec options, sans apport, remise de **4000€** déduite.

Offre valable jusqu'au 31/08/2024. (1) Kodiaq Selection 7 Places 1.5 TSI Hybrid 150ch DSG en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, 37 loyers de 499€, remise de 4 000€ déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200 € - Siège social: Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQMUG9MO-22 (www.arias.fr) - Succursale France: Bâtiment Ellipse, 15 av. de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex.

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



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

ACTU

- 6 **L'événement** Voilà en quoi roulent vraiment les Français
- 8 **Le courrier**
- 10 **La photo** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **Les nouveautés** Fiat Grande Panda: grandeur et descendance
- 18 **Les voitures** de la semaine: à bord de la nouvelle BMW Série 1

ESSAIS

- 21 **Le labo**
- 22 **Dossier** Peugeot/Renault: le match est relancé
- 32 **Panoramique** Le Mini Countryman SE All4 Favoured S de 313 ch
- 36 **Essai** Le Ford Explorer Extended Range AWD de 340 ch
- 38 **Test lecteurs** La nouvelle Hyundai i20
- 40 **On a tout essayé** Le Cupra Formentor VZ 2.0 TSI de 333 ch

GUIDE PRATIQUE

- 43 **Les coaches Auto Plus** Comment garder un pare-brise toujours propre
- 44 **Acheter une voiture d'occasion** Dacia récentes: toujours plus intéressantes que les Renault?
- 47 **Ça vous est arrivé**
- 48 **Les stars de l'occasion** Une Volkswagen Coccinelle essence à moins de 14 000 €

MAGAZINE

- 50 **Les BD de l'été**
- 52 **Le sport** Formule 1, "champions" de père en fils: Mario et Michael Andretti
- 54 **Auto Plus Classiques** La Jeep Willys MB (1941)
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humeur

Les premières livraisons de R5 E-Tech débarquent à la rentrée



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 20 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.



Page 32



Page 38



Page 40



Page 52

Edito



François Tarrain Rédacteur en chef adjoint

Y a que la vérité qui compte

Remettre l'aiguille au milieu du compteur, ça ne fait jamais de mal. Surtout lorsque le sujet concerne 40 millions de personnes: en quoi roulent vraiment les Français? A écouter la plupart des médias généralistes et leurs éditorialistes, l'homo-automobilus gaulois circule en SUV glouton, charge l'atmosphère de vilaines particules et occupe une place et demie lorsqu'il se gare. Voilà pour la caricature, renforcée, à la télé comme ailleurs, par des images de gros 4x4 qui dominent la circulation de toute leur morgue... Que voulez-vous, c'est tellement plus vendeur et clivant que la réalité des chiffres que AAA-Data a compilés pour nous (voir p. 6).

Si toutes les voitures en circulation dans l'Hexagone étaient garées sur un (grand) parking, 9 sur 10 carbureraient au gazole ou au sans-plomb; un peu plus de la moitié d'entre elles seraient des citadines et de modestes berlines; un petit quart, des SUV essentiellement citadins et compacts; le reste étant composé de breaks, de monospaces et d'une poignée de coupés et cabriolets... Bref, des autos somme toute banales, pas récentes (la moitié des 100 modèles les plus courants sont nés il y a au moins quinze ans), pas toutes jeunes (elles ont près de 12 ans) et pas très puissantes (113 ch et des poussières). Voilà pour la vérité comptable.

Sauf que ce portrait-robot pas très glamour, les JT comme la presse généraliste n'en ont cure. Non, tout ce qui les intéresse, c'est le SUV bashing, la prise de poids et d'épaules des voitures modernes, les ventes d'électriques (2,5% du parc roulant), l'interdiction des ventes de thermiques neuves en 2035, l'invasion des marques chinoises et les prix des carburants (et tant pis s'il n'y a rien à en dire, surtout en ce moment). Le reste – la nuance, la pondération, le bon sens, les conseils avisés –, ils nous le laissent. Pas de problème, c'est notre fonds de commerce depuis près de trente-six ans. Et ça le restera. Même si, au grand dam de certains d'entre vous, nous sommes amenés à parler de plus en plus d'électriques et de moins en moins de thermiques... Bien qu'elles restent archi-majoritaires sur la route. C'est tout le paradoxe d'une époque qui court après le fantasme de la "neutralité carbone" en faisant table rase du passé et sans se poser la vraie question: les acheteurs sont-ils prêts à suivre? A coups de bonus dispendieux, le succès fait illusion. Sans, il est illusoire. Depuis que l'Allemagne a supprimé les aides, les ventes d'électriques ont chuté de 16% (au premier semestre 2024) et de 37% le mois dernier.

François



TOP 100 DES MODÈLES LES PLUS COURANTS

Voilà en quoi roulent vraiment les Français

A écouter les anti-bagnoles, la plupart des conducteurs paraderaient au volant de SUV très polluants. Une caricature qui ne se vérifiait pas en 2022. Mais la situation diffère-t-elle en 2024 ?

Tordre le cou aux idées reçues, chez *Auto Plus*, on adore ça. Ainsi, en 2022, nous dressions le portrait-robot détaillé du parc auto roulant français. Une étude, réalisée grâce aux données d'AAA-Data, qui torpillait certains lieux communs. Deux ans plus tard, on a remis ça... Et on en a tiré des conclusions toujours édifiantes. Puisque c'est dans l'air du temps, commençons par parler de SUV. Contrairement à ce que l'on voudrait nous faire croire, ils restent minoritaires sur la route, puisque moins de 10 millions y circulent (22,5 % du parc contre 55,1 % pour les berlines). D'ailleurs, dans le top 100 ci-contre, ils ne sont que 21 ! Et hormis le Peugeot 5008 "2", tous appartiennent aux segments des SUV citadins ou compacts et consomment, globalement et selon les mesures du labo *Auto Plus*, moins de 7 l/100 km. On a

connu plus déraisonnable. Les Français se montrent d'ailleurs très sages dans leurs choix automobiles, puisque la puissance moyenne de leur monture est de 113,6 ch. Malheureusement, les voitures plaisir font les frais de cette modération. Il n'y a ainsi plus que 1,3 million de cabriolets et de coupés qui sillonnent notre pays, ce qui correspond à 3 % du parc. Enfin, il reste la zone "grise" du parc auto : en plus des 43,3 millions de voitures en circulation, il en existe au moins 10 millions de plus ayant une existence administrative (elles apparaissent dans le fichier des cartes grises), mais qui ne donnent plus aucun signe de vie. Exportées, détruites, abandonnées... Allez savoir où sont passés ces fantômes du passé : 1 million de Peugeot 205 par-ci, 900 000 Renault Clio "1" par-là, 750 000 Supercinq, 650 000 R19... Le souvenir d'une époque !

43,3 millions de voitures

C'est le parc auto roulant estimé au 30 juin 2024. Fluctuant d'une année sur l'autre (il était de 41,1 millions il y a deux ans), il est composé de toutes les voitures considérées par AAA-Data en circulation. Son âge moyen ? 11 ans et 10 mois.

73,7 % de boîtes méca

Les temps changent... Mais ça ne se voit pas encore dans le parc : alors que 70 % des voitures neuves vendues en 2024 possèdent une boîte automatique, le parc auto, lui, est encore composé de trois quarts de boîtes mécaniques. Et il devrait encore se passer de longues années avant que l'on atteigne les 50/50.

22 millions de françaises

Avec 8,6 millions de Renault, 7,8 millions de Peugeot et 5 millions de Citroën, les trois griffes tricolores composent à elles seules la moitié du parc roulant français. Et si on ajoute toutes les marques des groupes Stellantis (DS, Fiat, Opel...) et Renault (Alpine, Dacia), on dépasse largement les 25 millions de voitures.

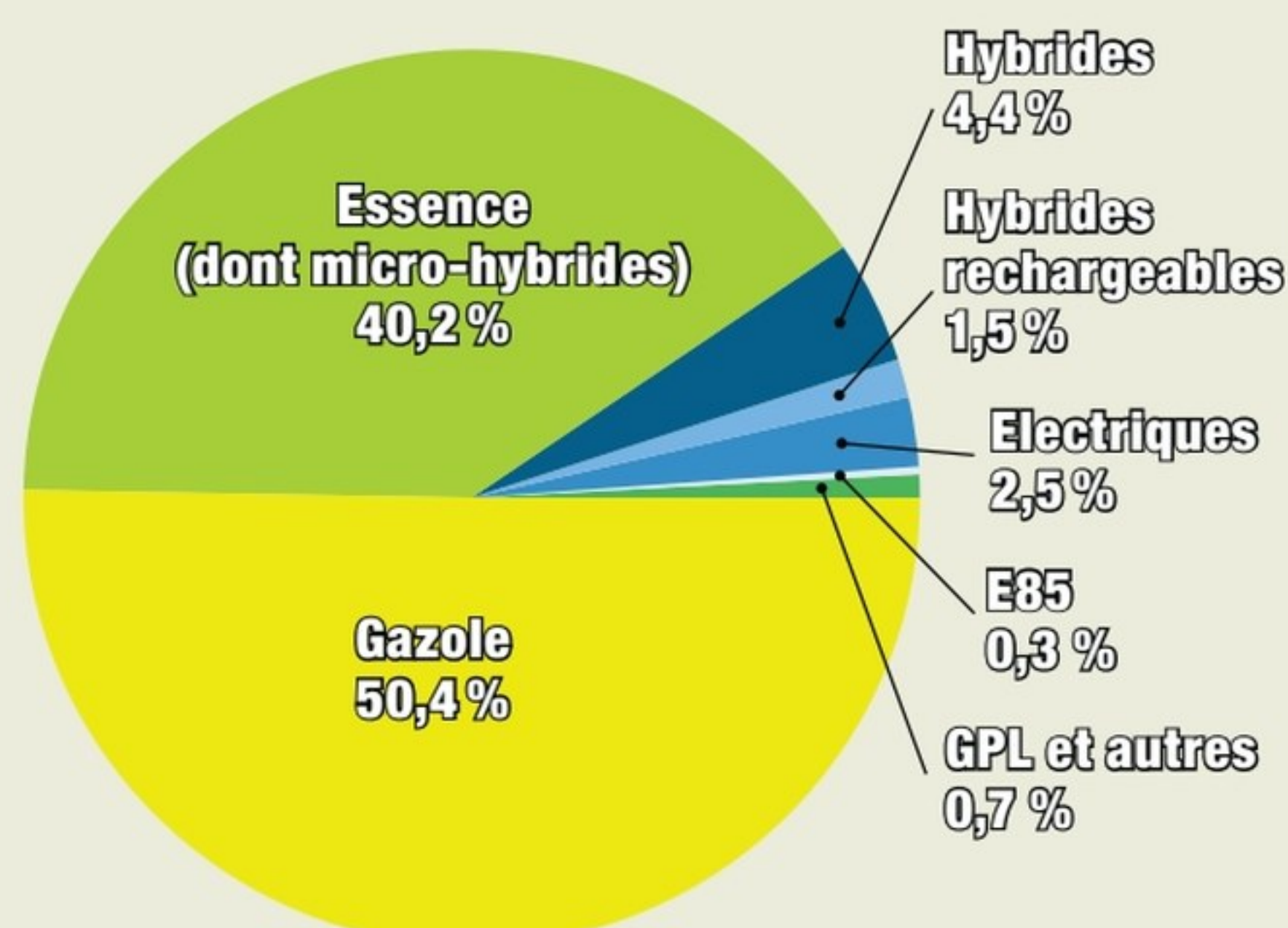
Un parc auto où le thermique reste le roi

Une voiture sur deux biberonne du gazole et quatre sur dix du sans-plomb : même si ces chiffres incluent les essence à micro-hybridation, le thermique "pur" a encore de beaux jours devant lui.

L'électrique, une invasion à retardement : si plus de 1 million de voitures "branchées" circulent désormais en France, on est encore loin du raz de marée. Au rythme actuel, la barre des 2 millions ne sera pas franchie avant 2027.

Les Français aiment l'hybride, mais sans fil à la patte : presque 6 % du parc roulant est constitué de "vraies" hybrides. Parmi elles, on compte trois full hybrid (type Toyota Yaris) pour une hybride rechargeable (qui se recharge sur secteur).

Des énergies alternatives à la marge : malgré l'intérêt à la pompe du GPL et de l'E85, ces carburants restent marginaux. C'est la faute d'une offre réduite à Renault/Dacia pour le GPL et, essentiellement, à Ford pour l'E85. Notez que la part des modèles carburant au superéthanol est probablement un peu plus élevée, grâce aux kits de conversion homologués, mais elle ne ressort pas pleinement, car tous les convertis à l'E85 ne modifient pas leur carte grise.





4^e Citroën C3 "3"

A. SAUNIER



28^e Fiat 500

A. SAUNIER



55^e Renault Zoe

T. ANTOINE/ACE-TEAM

Jusqu'alors, Peugeot et Renault se partageaient les 15 premiers rangs du top 100. Mais la petite Citroën vient de mettre un terme à ce règne sans partage.

Si l'on fait abstraction des Dacia Sandero et Duster à l'origine franco-roumaine, la Fiat 500 est l'étrangère la plus présente sur nos routes.

La vétérane – et désormais retraitée – Zoe est la seule électrique de ce top 100. Long est encore le chemin à parcourir pour verdir le parc auto français.

TOP 100 Près d'un conducteur sur deux est au volant d'un de ces modèles !

Rang 2024	Modèle (année à partir de)	Nombre	Rang 2022
1 ^e	Renault Clio "3" (2005)	563 757	1 ^e
2 ^e	Peugeot 207 (2005)	558 166	2 ^e
3 ^e	Peugeot 208 "1" (2011)	473 274	3 ^e
4 ^e	Citroën C3 "3" (2016)	451 018	16 ^e
5 ^e	Renault Clio "4" (2012)	437 061	4 ^e
6 ^e	Renault Clio "4" (2012)	406 933	8 ^e
7 ^e	Renault Scenic "3" (2008)	400 812	7 ^e
8 ^e	Renault Clio "2" (1998)	378 266	5 ^e
9 ^e	Renault Twingo "1" (1993)	367 474	6 ^e
10 ^e	Peugeot 206 (1998)	345 372	9 ^e
11 ^e	Peugeot 308 "1" (2007)	340 968	12 ^e
12 ^e	Peugeot 308 "2" (2013)	339 999	14 ^e
13 ^e	Peugeot 208 "1" (2011)	338 311	15 ^e
14 ^e	Renault Megane "3" (2008)	336 182	13 ^e
15 ^e	Dacia Sandero "2" (2012)	334 168	17 ^e
16 ^e	Renault Twingo "2" (2007)	330 785	18 ^e
17 ^e	Peugeot 307 (2001)	324 918	10 ^e
18 ^e	Renault Twingo "3" (2014)	320 571	21 ^e
19 ^e	Peugeot 206 (1998)	315 647	11 ^e
20 ^e	Peugeot 208 "2" (2019)	291 352	44 ^e
21 ^e	Citroën C4 Picasso "1" (2004)	290 139	20 ^e
22 ^e	Renault Clio "5" (2019)	276 231	47 ^e
23 ^e	Peugeot 3008 "1" (2008)	275 762	24 ^e
24 ^e	Citroën C3 "1" (2002)	266 043	22 ^e
25 ^e	Renault Captur "1" (2013)	261 446	25 ^e
26 ^e	Renault Clio "2" (1998)	260 983	19 ^e
27 ^e	Dacia Duster "1" (2010)	258 602	26 ^e
28 ^e	Fiat 500 (2007)	251 632	27 ^e
29 ^e	Renault Clio "3" (2005)	250 281	28 ^e
30 ^e	Citroën C3 "2" (2008)	244 292	29 ^e
31 ^e	Peugeot 2008 "1" (2013)	243 183	30 ^e
32 ^e	Renault Scenic "2" (2002)	235 563	23 ^e
33 ^e	Peugeot 3008 "2" (2016)	232 912	32 ^e
34 ^e	Renault Captur "1" (2013)	210 065	33 ^e
35 ^e	Citroën C3 "2" (2008)	207 953	34 ^e
36 ^e	Peugeot 207 (2005)	202 053	35 ^e
37 ^e	Peugeot 308 "2" (2013)	195 706	36 ^e
38 ^e	Citroën Xsara Picasso (1997)	195 344	31 ^e
39 ^e	Volkswagen Polo "5" (2009)	194 087	37 ^e
40 ^e	Peugeot 2008 "1" (2013)	188 743	38 ^e
41 ^e	Peugeot 2008 "2" (2019)	186 288	89 ^e
42 ^e	Renault Megane "4" (2015)	183 359	42 ^e
43 ^e	Citroën C4 "2" (2010)	183 347	40 ^e
44 ^e	Volkswagen Polo "6" (2017)	179 631	67 ^e
45 ^e	Citroën C3 "1" (2002)	179 437	39 ^e
46 ^e	Dacia Duster "2" (2017)	176 781	56 ^e
47 ^e	Citroën C3 Aircross "1" (2017)	168 129	68 ^e
48 ^e	Peugeot 3008 "2" (2016)	166 899	58 ^e
49 ^e	Citroën C1 "1" (2005)	165 686	45 ^e
50 ^e	Dacia Sandero "3" (2020)	165 682	143 ^e

Rang 2024	Modèle (année à partir de)	Nombre	Rang 2022
51 ^e	Volkswagen Polo "5" (2009)	163 858	46 ^e
52 ^e	Peugeot 107 (2005)	158 157	49 ^e
53 ^e	Renault Kangoo "2" (2007)	157 740	51 ^e
54 ^e	Citroën C4 "1" (2004)	156 855	41 ^e
55 ^e	Renault Zoe (2012)	154 860	57 ^e
56 ^e	Volkswagen Golf "5" (2003)	152 192	48 ^e
57 ^e	Audi A3 "2" (2003)	150 019	52 ^e
58 ^e	Citroën C3 Picasso (2008)	146 854	55 ^e
59 ^e	Nissan Qashqai "1" (2006)	146 515	53 ^e
60 ^e	Renault Modus (2004)	142 905	54 ^e
61 ^e	Volkswagen Golf "7" (2012)	140 703	59 ^e
62 ^e	Renault Megane "2" (2002)	139 783	43 ^e
63 ^e	Peugeot 407 (2003)	139 528	50 ^e
64 ^e	Renault Kadjar (2015)	137 760	61 ^e
65 ^e	Peugeot 5008 "1" (2009)	137 236	62 ^e
66 ^e	Ford Fiesta "7" (2008)	135 620	63 ^e
67 ^e	Peugeot 108 (2014)	133 503	66 ^e
68 ^e	Citroën Berlingo "2" (2007)	130 564	70 ^e
69 ^e	Mini Hatch "3" (2013)	129 471	93 ^e
70 ^e	Volkswagen Golf "7" (2012)	129 150	76 ^e
71 ^e	Toyota Yaris "3" (2011)	126 921	71 ^e
72 ^e	Citroën Berlingo "1" (1996)	126 028	64 ^e
73 ^e	Nissan Qashqai "2" (2013)	125 160	69 ^e
74 ^e	Volkswagen Tiguan "1" (2007)	125 011	72 ^e
75 ^e	Ford Fiesta "7" (2008)	123 381	74 ^e
76 ^e	Toyota Yaris "3" (2011)	122 269	75 ^e
77 ^e	Dacia Sandero "2" (2012)	120 444	142 ^e
78 ^e	Peugeot 307 (2001)	120 010	65 ^e
79 ^e	Mini Hatch (2001)	119 911	77 ^e
80 ^e	Peugeot Partner "2" (2007)	118 695	85 ^e
81 ^e	Peugeot 106 (1991)	116 959	60 ^e
82 ^e	Renault Laguna "3" (2007)	116 223	73 ^e
83 ^e	Volkswagen Golf "6" (2008)	116 085	81 ^e
84 ^e	Toyota C-HR "1" (2016)	115 445	101 ^e
85 ^e	Citroën C5 "2" (2007)	113 701	80 ^e
86 ^e	Toyota Yaris "4" (2020)	110 432	201 ^e
87 ^e	Renault Kangoo "1" (1997)	110 357	79 ^e
88 ^e	Opel Corsa "4" (2006)	109 885	84 ^e
89 ^e	Volkswagen Touran "1" (2003)	108 574	86 ^e
90 ^e	Citroën C1 "2" (2014)	107 410	88 ^e
91 ^e	Citroën C3 "3" (2016)	106 234	108 ^e
92 ^e	Citroën C4 Picasso "2" (2010)	105 485	91 ^e
93 ^e	Opel Corsa "5" (2014)	104 955	90 ^e
94 ^e	Volkswagen Polo "4" (2001)	104 692	87 ^e
95 ^e	Renault Captur "2" (2019)	104 225	238 ^e
96 ^e	Volkswagen Tiguan "2" (2016)	104 180	103 ^e
97 ^e	Peugeot 5008 "2" (2016)	102 479	106 ^e
98 ^e	Volkswagen Golf "4" (1997)	102 416	83 ^e
99 ^e	Citroën DS3/DS3 "1" (2009)	101 872	96 ^e
100 ^e	Volkswagen T-Roc (2017)	101 331	147 ^e

■ Selon les données fournies par AAA-Data, les 100 modèles – définis par leur génération et leur énergie – les plus présents sur nos routes représentent à eux seuls quasiment la moitié du parc français : soit 20 425 336 véhicules sur les 43 284 629 recensés au 30 juin 2024.

■ Par rapport à 2022, le podium ne change pas, même si le nombre de Clio "3" dCi, 207 HDi et 208 "1" essence est en baisse. Logique, puisque ces modèles ne sont plus produits.

■ Le 3^e opus de la Citroën C3, dont la production vient d'être arrêtée, réalise une percée fulgurante en essence. Avec plus de 100 000 exemplaires supplémentaires en deux ans, elle passe de la 16^e à la 4^e place.

■ Les étrangères les plus visibles sur nos routes sont la franco-roumaine Dacia Sandero "2" essence (15^e) et le Duster "1" diesel (27^e). La Fiat 500, dont la carrière aura duré 17 ans, pointe juste derrière. Vient ensuite la VW Polo "5" essence (39^e). Au final, 32 modèles étrangers parviennent à se glisser dans le top 100 : une Audi, cinq Dacia, une Fiat, deux Ford, deux Mini, deux Nissan, deux Opel, quatre Toyota et treize Volkswagen ! Si l'on s'en tient aux 50 premières places, elles ne sont plus que sept. C'est tout de même une de plus qu'en 2022.

■ Le Renault Captur "2" hybride enregistre la plus forte grimpe de notre top 100, passant de la 238^e à la 95^e place. La Toyota Yaris "4" hybride (de 201^e à 86^e, soit 115 places de gagnées) et la Dacia Sandero "3" essence (50^e, soit 93 places de mieux qu'en 2022) suivent.

■ Les modèles exclusivement thermiques règnent sans partage sur le top 50. Et font presque aussi bien sur le top 100 avec 95 modèles classés (57 diesels et 38 essence). Derrière, on trouve 4 hybrides : le Renault Captur "2" ; les Toyota Yaris "3", "4" et le C-HR "1". La Renault Zoe, qui parvient à se glisser en 55^e position, est la seule représentante des électriques. On verra dans deux ans si d'autres sont venues lui tenir compagnie.

■ Malgré un divorce prononcé sur le marché du neuf, les Français n'ont pas "brûlé" tous leurs dCi, HDi et autres TDi. Sur les 18 modèles présents ci-contre en essence et en diesel, 10 carburant majoritairement au gazole. De plus, 39 véhicules n'apparaissent ici que dans leurs variantes frappées du grand D, contre seulement 19 essence.



LES FRANÇAIS SONT LES PLUS GROS CONSOMMATEURS EUROPÉENS DE SP95-E10



N. SOLER

Un sans-plomb en voie de disparition...

Mais qui veut la peau du SP95 ?

Pourquoi ne trouve-t-on plus de SP95 partout, contrairement au SP95-E10 ? Avec ma voiture d'avant 2000, je suis obligé d'utiliser du SP98 plus cher.

M. Prost, Beaune (21)

François Tarrain. Après des débuts poussifs en 2009, le SP95-E10 (qui contient jusqu'à 10 % de bioéthanol) est devenu, en 2017, le sans-plomb le plus vendu en France. Un succès sur le tard, qu'il doit à son prix bas aidé par une fiscalité réduite, à sa compatibilité avec la majorité des modèles essence (tous ceux d'après 2000), mais aussi à ses "vertus" écologiques pour les fournisseurs de carburants : il leur permet de réduire la part de produits fossiles distribués et

d'augmenter celle d'énergies renouvelables, ce que la loi leur impose de plus en plus. Enfin, le SP95-E10 est un produit défendu par la filière agricole française, grande productrice de bioéthanol. Résultat, en 2023, l'E10 s'est arrogé 60 % des ventes de supercarburant et il est désormais présent sur plus de sept totems sur dix... au détriment du SP95 "E5" (pour 5 % d'éthanol maxi.). Et pour cause, les cuves des stations-service n'étant pas extensibles, ces dernières ont bien souvent sacrifié celle de SP95 classique au profit de l'E10. Et pour respecter l'obligation de distribuer au moins un carburant dit "européen", elles ont gardé la pompe de SP98, lui aussi "E5".

On perd à tous les coups ?

En matière de stationnement, comment les voitures "sulfateuses à PV" peuvent-elles contrôler les paiements en espèces, avec ticket derrière le pare-brise, sans que le conducteur ait pu déclarer son immatriculation à l'horodateur ? Verbalisation garantie ?

L. Gérard, par e-mail

François Tarrain. Pour que le contrôle du stationnement puisse être délégué à des voitures équipées d'un scanner de plaques, il y a un impératif : que tous les horodateurs soient reliés au serveur de gestion des paiements et que l'on puisse déclarer son immatriculation dessus. Sinon, impossible pour la "sulfateuse" de savoir si, oui ou non, on est en règle ! En clair, paiement en espèces ou pas, dans les villes où les horodateurs ne sont pas connectés, les contrôles sont obligatoirement effectués par des agents, qui vérifient, à l'ancienne, la présence du ticket de stationnement derrière le pare-brise ou, le cas échéant, la présence d'un disque bleu ou d'une carte mobilité inclusion (CMI) stationnement.



S. LARTIGUE / SUD OUEST / MAXPPP

J'aimerais bien savoir combien ont coûté les "voies olympiques" parisiennes... Qui n'ont servi à rien, vu que le trafic n'a jamais été aussi fluide que durant les JO. Un beau gâchis, surtout si ces voies réservées sont abandonnées à la rentrée (ce qui ne m'étonnerait pas)...

Yann H., Les Lilas (93)

Donnant-donnant

Un voisin m'a assuré que pour passer ma vieille Peugeot 306 en carte grise de collection, je dois acheter une autre auto, plus récente, hors collection. Il me dit que c'est obligatoire ! Est-ce vrai ?

Michèle Martine, Bagneux (92)

Pierre-Louis Champeaux.

Quelle drôle d'idée ! Non, vous n'avez aucune obligation d'acheter une voiture récente pour en passer une autre en collection : si votre Peugeot a 30 ans révolus, le changement n'est soumis à aucune condition, sinon que le véhicule soit d'origine. Attestation FFVE* en main, la démarche peut être réalisée en ligne ou chez un pro.

Front antiradars

C'est quoi cet autocollant "Non, je ne suis pas une voiture radar !" que certains collent sur le hayon de leur voiture ?

Damien T., Saint-Cloud (92)

Pascale Gétin.

Il s'agit d'une initiative de la Ligue de défense des conducteurs, lancée il y a deux ans, et réactivée depuis l'annonce de la privatisation des voitures radars, en 2025, en Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie. Cet autocollant** permet à ceux qui le souhaitent d'afficher leur contestation, face à ces voitures qui flashent noyées dans le flot de la circulation...



REPORTER AUTO PLUS

Une tourelle qui voit loin

Cet été, j'ai croisé un radar tourelle qui flashe manifestement dans les deux sens de circulation sur une 2x2 voies, à l'ouest de Besançon (25). Je ne savais pas que c'était possible !

M. Renard, Chaumont (52)

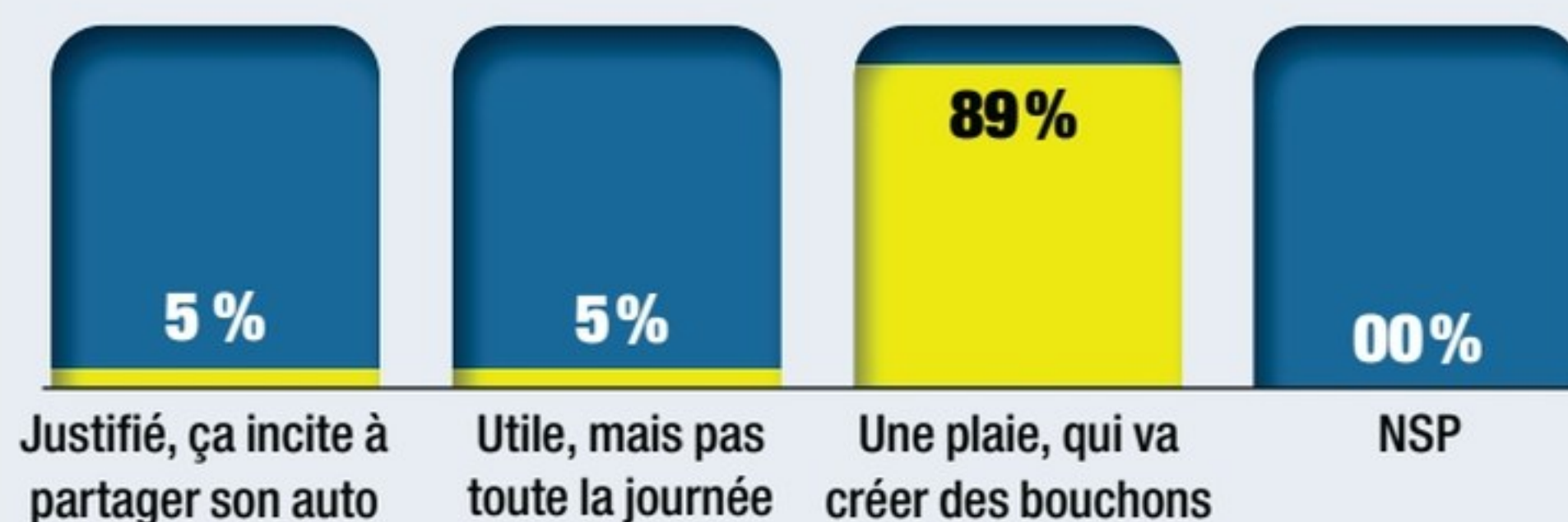
François Tarrain. Initialement, cette cabine de la rue de Dole (RD 673) ne flashait qu'en direction de Besançon... Jusqu'à ce qu'un panneau radar posé de l'autre côté de la 2x2 voies laisse supposer qu'elle fonctionnait désormais aussi dans l'autre sens. Son homologation le lui permet, mais selon la préfecture du Doubs, ça n'est pas encore le cas ici. En revanche, ailleurs, comme à Saint-Cyprien (66) sur la RD81a, cette configuration double sens sur un axe à 4 voies existe bel et bien.

GOOGLE STREETVIEW



LA QUESTION DE LA SEMAINE

Les voies réservées aux véhicules avec au moins deux personnes à bord, c'est :



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

Quelle nouveauté avez-vous le plus hâte de découvrir "en vrai" à la rentrée ?

- Nouvelles Citroën C3/ë-C3
- Nouvelle Dacia Spring
- Fiat Panda
- Renault 5



Disponible en 5 et 7 places



Consommations gamme cycle combiné (l/100km) : 5,7 - 6,6.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

Et hop, le buzz est plié !

Pour promouvoir ses nouveaux smartphones pliables Galaxy Z Fold6 et Z Flip6, Samsung a eu une idée tordue, mais efficace : mettre à l'équerre quelques icônes londoniennes. A commencer par un bus fatalement... rouge (mais pas à impériale), qui ne passe pas inaperçu devant la station de métro Old Street. Une œuvre imaginée par l'artiste Caspar Philips, complétée par un banc, une cabine téléphonique et un lampadaire, eux aussi pliés à 90°. Succès immédiat pour cette campagne marketing britannique – baptisée "Fold Town" (plier la ville) – largement relayée sur le Web et même... ici.



D. PARRY / PA MEDIA ASSIGNMENTS / SAMSUNG



Vos images

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



A quoi bon, le casque : en cas d'accident, les lames de scie enroulées autour de sa taille risquent d'avoir la peau de ce... s(c)ieur vietnamien.

Par Eric Le Moigne



Rien ne se perd, tout se transforme. Même un panneau de limitation de vitesse recyclé en interdiction de stationner. Vu en Espagne.

Par Dominique Baranger



Amis parents, on vous laisse trouver une explication à cette immatriculation belge à donner à vos enfants !

Par Aurélien Violet

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



NISSAN X-TRAIL

Nissan X-Trail e-POWER : le partenaire idéal pour vos aventures en famille

Avec ses sept places, sa technologie e-4ORCE et sa toute nouvelle version N-Trek, le Nissan X-Trail e-POWER est un crossover idéal pour partir à l'aventure en famille.

Un crossover familial au design musclé

La quatrième génération de Nissan X-Trail a été lancée en 2022, après 21 ans de carrière et près de 7 millions d'exemplaires écoulés. Le nouvel opus poursuit la tradition des crossovers familiaux chez Nissan, en restant fidèle à son ADN : design musclé, polyvalence et transmission intégrale.

Cette année, la gamme Nissan X-Trail s'enrichit d'une nouvelle version N-Trek. Celle-ci se distingue par des éléments de design spécifiques, comme la peinture métallisée, une calandre « V-motion » à la finition sombre et une finition Gunmetal pour la jupe inférieure des pare-chocs, sans oublier des rétroviseurs et des rails de toit noirs, de nouveaux antibrouillards

à LED à l'avant, ainsi que d'inedites jantes alliage de 18". L'intérieur reçoit une nouvelle sellerie TEP lavable au jet d'eau, aussi confortable que robuste, ainsi que de nombreux équipements de série.

Équipé pour sortir des sentiers battus

Résolument innovant, le Nissan X-Trail est proposé avec la motorisation Nissan e-POWER de 204 ch, mais aussi en 213 ch avec e-4ORCE. Ce système hybride réinventé offre la sensation d'une conduite 100 % électrique sans avoir besoin de recharger la batterie : le moteur essence est utilisé uniquement pour produire de l'électricité, tandis que les roues sont entraînées par le moteur électrique. Le X-Trail est également disponible avec la transmission

intégrale électrique e-4ORCE à quatre roues motrices, qui réagit 10 000 fois plus rapidement qu'une transmission intégrale traditionnelle : de quoi sortir des sentiers battus et partir à l'aventure en famille. Enfin, il est aussi doté de la nouvelle génération de systèmes d'assistance à la conduite ProPILOT Assist, plus performants. Ils permettent notamment d'adapter la vitesse de la voiture selon les circonstances extérieures, de lire les panneaux ou encore d'adapter son allure à l'approche des virages serrés.



DE NOMBREUSES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES

- 1 Le système d'infodivertissement NissanConnect est doté d'un écran tactile central de 12,3", et offre la navigation GPS ou encore la compatibilité avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil.
- 2 Le combiné d'instrumentation numérique de 12,3" est complété par un affichage tête haute de 10,8" qui projette sur le pare-brise, dans le champ de vision du conducteur, les informations utiles liées à la conduite et à la navigation.
- 3 Très pratiques, les services connectés NissanConnect Services permettent de surveiller et d'interagir avec sa voiture à distance.



L'avis de Denis Brogniart

En amoureux de l'aventure, j'ai immédiatement adopté le Nissan X-Trail, avec notamment sa transmission intégrale e-4ORCE, qui offre une motricité incroyable quelle que soit la conduite.

Avec mes quatre enfants, la version sept places est formidable; un must pour moi !

Et le plus qui m'a vraiment surpris sur ce véhicule baroudeur, c'est la motorisation e-POWER très silencieuse, économique et performante.

Modèle présenté : version spécifique
Consommations gamme cycle combiné (l/100 km) : 5,7 - 6,6



Avant les sanctions, la prévention. Alors que les verbalisations automatiques au sein des zones à faibles émissions ne sont plus attendues avant 2027, les premiers "radars pédagogiques de ZFE" devraient, eux, arriver en ville dès l'an prochain.

Les premiers radars seront péd

Dès l'an prochain, on devrait voir apparaître en ville – notamment au sein de la métropole du Grand Paris – les tout premiers radars de ZFE. C'est plus tôt que prévu, mais moins grave qu'on pouvait le craindre. Explications.

Évoqués dès 2019, prévus en 2021, reportés à 2024, les radars de ZFE ne sont toujours pas d'actualité. Il faut dire qu'entre-temps, les très impopulaires zones à faibles émissions ont perdu en voilure: sur les 42 métropoles qui devaient instaurer des restrictions de circulation draconiennes d'ici à 2025, certaines se sont contentées de bannir mollement les plus vieux diesels (d'avant 1997

voire 2001), d'autres n'ont rien fait, tandis que deux, seulement, doivent durcir le ton l'an prochain: celles du Grand Paris et de Lyon. Ailleurs, la qualité de l'air s'étant améliorée, c'est statu quo. Un répit et une absence de verbalisations qui ne sont que provisoires. Car en coulisses, le développement des radars de ZFE, dont *Auto Plus* a révélé le CV dès mars 2023, se poursuit. D'un côté, l'appel d'offres pour

la conception d'un système de contrôle automatisé suit son cours... Mais ne se concrétisera pas avant plusieurs années. De l'autre, un nouveau chantier vient de s'ouvrir: celui des radars pédagogiques de ZFE. Inspirés de ceux de vitesse (largement utilisés en France depuis 2011), ils devraient arriver mi-2025 au cœur de la métropole du Grand Paris, voire avant dans d'autres communes.

Prévenir avant de sévir

Selon nos informations, un tour de table vient en effet d'être effectué pour développer rapidement une version pédagogique – donc inoffensive – des radars de ZFE. Son rôle? Sensibiliser les conducteurs circulant au sein des 77 communes du Grand Paris, avant la mise en place d'un contrôle sanction automatisé. Le principe de ce "pédago" est simple: un scanner lit les immatriculations des voitures circulant dans la ZFE (ou aux abords). Le système interroge ensuite le fichier des cartes grises, des vignettes Crit'Air,

CARBURANT

Bonne pioche à la pompe pour les aoûtiers!

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 8 août 2024.

Cours du baril de Brent: 71,92 € (- 3,72 €).

GAZOLE 1,663€

- 4,1 cts en une semaine
- 17,2 cts en un an

SP95-E10 1,768€

- 3,4 cts en une semaine
- 14 cts en un an

SP95 1,812€

- 1,8 ct en une semaine
- 10,8 cts en un an

SP98 1,896€

- 1 ct en une semaine
- 8,4 cts en un an

E85 0,811€

- 3,4 cts en une semaine
- 24,1 cts en un an

GPL 0,981€

- 2 cts en une semaine
- 0,5 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSÉ

VOITURES DÉPOUILLÉES DE LEURS ACCESSOIRES

Des larcins en hausse de 13 %!

Il y a deux semaines, nous évoquions, dans notre page courrier, la recrudescence des vols de roues et d'éléments de carrosserie, qui semblaient se concentrer sur la dernière génération de Renault Clio. Eh bien, cette épidémie semble se confirmer au regard des statistiques officielles publiées par le ministère de l'Intérieur: alors que, sur la période mai-juillet, les vols de véhicules – et dans les véhicules – sont respectivement en recul de 4 % et 2 % par rapport aux trois mois précédents, ceux d'accessoires extérieurs se sont envolés de 13 %, avec un pic à + 8 % en juin! Dit autrement, 24 312 vols ont été enregistrés depuis mai par les policiers ou les gendarmes. Un niveau qui n'avait pas été atteint depuis l'avant-Covid... Et qui pourrait bien être dépassé en août et septembre, tant que l'attention des forces de l'ordre sera accaparée par la sécurisation des Jeux olympiques.



F. Tarrain



Rideau. Selon *Nice-matin*, un tiers des 900 habilitations, qui permettaient à des sociétés d'effectuer des démarches de cartes grises, ont été retirées par la préfecture dans les Alpes-Maritimes. Motif principal: ces "pros" n'avaient aucune activité de vente de voitures, un prérequis pour obtenir cette habilitation. Le début d'un grand ménage? **Faut voir.** Ford a déposé aux Etats-Unis un brevet de phares



STERELA

Un modèle est déjà prêt !

Conçu en 2021, ce radar pédagogique développé par la société Ingérop fonctionne en deux temps : un lecteur de plaques scanne l'immatriculation, l'analyse, puis affiche sur un panneau à message variable situé plus loin si le véhicule a le droit de circuler dans la zone ou pas. Un système simple, mobile et qui n'a pas besoin d'être d'une efficacité absolue, dans la mesure où il n'induit aucune verbalisation. C'est ce type d'appareil qui devrait être mis en service d'ici à la fin de l'année à Saint-Etienne (42).

agagogiques

voire des dérogations locales et nationale pour identifier les véhicules bannis. Enfin, un panneau à message variable informe les conducteurs qui ne devraient pas circuler à cet endroit. Certains trouveront l'avertissement utile, d'autres stigmatisant. Dans tous les cas, le système a au moins l'avantage de prévenir, plutôt que de sévir. Alors, banco ? Oui pour la métropole de Saint-Etienne, qui vient de franchir le pas en commandant plusieurs radars pédagogiques à la société Semeru. Leur mise en service pourrait intervenir d'ici à la fin de l'année et ce pour une

durée de trois ans. Au tour ensuite des communes de la métropole du Grand Paris de décider d'en installer ou pas...

Quid de l'arrivée des "vrais" radars de ZFE ? Toujours selon nos informations, il est désormais question de leur déploiement en 2027. Soit après l'élection présidentielle. Et un an avant que l'Europe n'abaisse les valeurs limites de polluants tolérés en ville à partir de 2030. Si celles-ci sont, comme c'est prévu, divisées par deux, il y a fort à parier que les ZFE reprendront alors du poil de la bête.

François Tarrain

LA QUESTION INATTENDUE

Combien de monospaces immatriculés cette année ?

4395



N. SOLER

Abandonnés par les constructeurs au profit des SUV, les monospaces ne pèsent pour ainsi dire plus rien sur le marché. Les trois derniers spécimens de cette espèce quasi disparue ? Le BMW Active Tourer (2 462 ventes), le Mercedes Classe B (1 100) et le VW Touran (815), le reste étant composé de fonds de stocks (ou d'importations) de Renault Espace et autres Grand Scenic "4". En revanche, des monospaces, il en subsiste encore près de 3,5 millions dans le parc roulant...



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

Les 20 emplacements de radars autonomes qui tuent !

Qu'ils soient postés sur une zone de chantier, un itinéraire sécurisé ou un "spot" isolé, les radars autonomes sont sans conteste les plus grosses terreurs de l'été. A commencer par ces vingt-là, qui devraient crépiter non-stop jusqu'à la rentrée.

- A79, Cressanges (03), Montmarault vers Digoin, 130 km/h.
- A79, Dompierre-sur-Besbre (03), Digoin vers Montmarault, 130 km/h.
- A54, Salon-de-Provence (13), Arles vers Marseille, 70 km/h.
- A55, viaduc de Martigues (13), un radar dans chaque sens, 50 km/h.
- A63, Cestas (33), Bayonne vers Bordeaux, 130 km/h.
- D612, Béziers (34), dans les deux sens, 50 km/h.
- N151, Montierchaume (36), un radar dans chaque sens, 80 km/h.
- N4, Ligny-en-Barrois (55), Paris vers Nancy, 70 km/h.

- A4, Maizières-lès-Metz (57), Paris vers Strasbourg, 90 km/h.
- RN7, Tresnay (58), dans les deux sens, 50 km/h.
- RN134, Ogeu-les-Bains (64), dans les deux sens, 50 km/h.
- M351, Eckbolsheim (67), un radar dans chaque sens, 50 km/h.
- A46 Rillieux-la-Pape (69), Paris vers Marseille, 70 km/h.
- RN70, Blanzay (71), dans les deux sens, 50 km/h.
- N79, Mazille (71), dans les deux sens, 50 km/h.
- A13, Criquebeuf-sur-Seine (76), un radar dans chaque sens, 70/90 km/h.
- A57, Toulon (83), un radar dans chaque sens, 70 km/h.
- A20, Limoges (87), Limoges vers Paris, 90 km/h.
- N118, Les Ulis (91), province vers Paris, 70 km/h.
- A13, Saint-Cloud (92), province vers Paris, 70 km/h.

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Hibou embarqué - Aisne (02)

RD27, radar en cours d'installation dans la traversée de Wassigny, au niveau de la gendarmerie, pour un contrôle des véhicules arrivant du Cateau-Cambrésis. 50 km/h. 50°00'39.0"N 3°36'06.0"E



Voiture radar privatisée - Côte-d'Or (21)

Ford Focus (EX-224-BL), surprise dans une petite rue de Châtillon-sur-Seine. Elle a ensuite repris la D980 en direction de Montbard. 47°51'21.1"N 4°33'58.1"E

Voiture radar privatisée - Landes (40)

Volkswagen Passat (EZ-876-BP), conduite par un "privé", suivie sur la route entre Mouguerre et Briscous. Elle a ensuite pris la route vers Urt. 43°27'57.3"N 1°16'45.2"W



Hibou embarqué - Manche (50)

RN13, Volkswagen Passat SW garée très en retrait de la route, juste avant la sortie vers la jardinerie Legruel, quand on circule en direction de Valognes. 90 km/h. 49°34'46.7"N 1°35'06.8"W



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

dont le faisceau orientable est piloté par le regard du conducteur... **Recharge.** Selon l'Avère*, plus de 30 500 immeubles ont validé le déploiement d'une infrastructure de recharge collective, soit 12 % des bâtiments. Par ailleurs, 17 603 points de recharge individuels sont opérationnels.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT



GY-123-VG





PHOTOS: A. SAUNIER

À BORD DE LA FIAT GRANDE PANDA

Grandeur

A l'image de la 500, la Panda est emblématique de la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT). La dernière-née évoque son illustre aînée, en reprend le nom, mais assorti du qualificatif "Grande". Avec elle, le constructeur italien change de registre et revient dans la catégorie des citadines polyvalentes.

C'est à l'occasion des 125 ans de Fiat que la Grande Panda a été officiellement introduite. C'est dire l'importance que la marque accorde à ce véhicule, le premier d'une nouvelle famille à vocation mondiale (dont un SUV qui pourrait être baptisé Multipla...). Peut-on la considérer comme la quatrième

génération de la célèbre minicitadine? Pas vraiment. Et ce pour plusieurs raisons. La première est qu'elle ne remplace pas l'actuelle. Cette dernière, rebaptisée Panda Classic, vient de recevoir une importante mise à jour des aides à la conduite, afin d'être conforme aux nouvelles normes GSR2. Elle poursuivra ainsi sa carrière et continuera

d'être produite dans l'usine de Pomigliano d'Arco (Italie) "jusqu'en 2027, au moins", a précisé le patron de la marque, Olivier François. Une échéance qui pourrait même être reportée à 2030... La seconde est que cette Grande Panda prend de l'envergure, et ne boxera plus dans la même catégorie. Avec son gabarit de 3,99 m de long (soit 30 cm

de plus que la Panda "3"), 1,76 m de large et 1,57 m de haut, elle intègre désormais le segment B, celui des citadines polyvalentes, d'où la marque était absente depuis l'arrêt de la Punto en 2018. Le retour dans cette catégorie si concurrentielle a été rendu possible par l'adoption de la nouvelle plate-forme multi-énergie "Smart Car" du groupe Stellantis.

Cousine de la Citroën C3

De ce fait, l'italienne partage ses dessous avec la dernière génération de la... Citroën C3! Une base technique qui lui per-



L'actuelle Fiat Panda

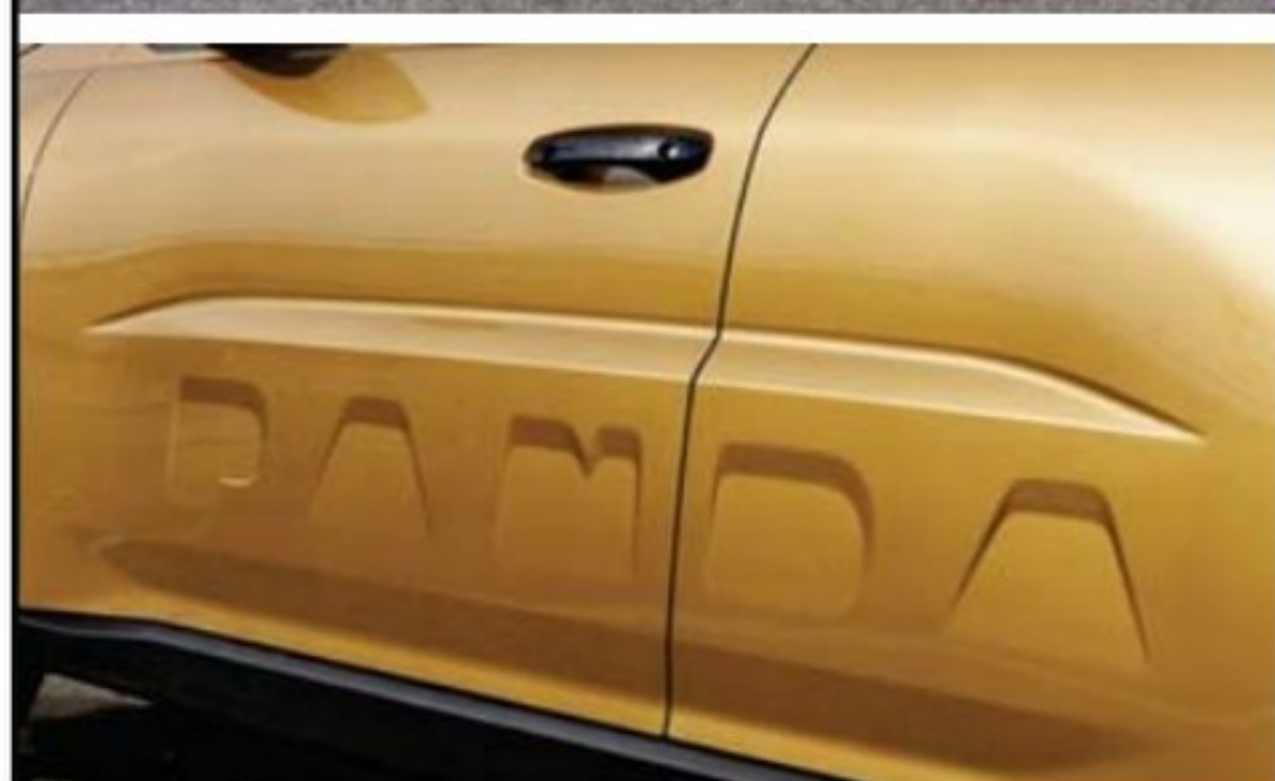
FIAT/STELLANTIS

Y. LEFEBVRE

Conçue sur la même plate-forme que la toute nouvelle Citroën C3 (groupe Stellantis oblige), l'inedite Fiat Grande Panda se fait remarquer avec un design fort, original et sympa, à l'image de son aïeule de 1980. Avec ses 3,99 m de long, elle se positionnera dans la gamme Fiat, au-dessus de l'actuelle Panda, qui poursuit sa carrière en parallèle.



Inédit et astucieux, ce câble en spirale est intégré au véhicule. Il est logé dans une trappe sur la calandre derrière le logo Fiat (charge AC jusqu'à 7 kW). Une prise plus classique, sur l'aile arrière, permet la charge rapide (jusqu'à 100 kW).



Inspirée de la Panda des années 1980, la Grande Panda en évoque aussi la version 4x4 avec ses barres de toit (présentes sur cette finition), et souligne son originalité avec le lettrage "Panda" embossé sur le bas des portières.

ur et descendance

En Bref

Lancement: fin 2024

L x l x h: 3,99 x 1,76 x 1,57 m

Moteur essence: 100 ch
(à hybridation 48 V)

Moteur électrique: 113 ch

Tarifs: à partir de 18 990 €*
(hybride) et 24 990 €* (électr.)

* Estimation Auto Plus.

met d'être déclinée en version thermique mais aussi en 100% électrique. Ainsi, la Grande Panda s'équipera d'un bloc

essence de 100 ch à hybridation 48 V (avec boîte auto. e-DSC6), et d'un moteur électrique synchrone à aimants permanents de 113 ch associé à une batterie de 44 kWh (autonomie annoncée de 320 km). Une version d'accès de gamme, moins puissante et à l'autonomie plus faible (autour de 200 km), est également prévue.

Design "made in Italy"

Si elle partage de nombreux éléments avec la Citroën C3, la Grande Panda s'en démarque clairement par son look. Certes, toutes deux affichent une sil-

houette de mini SUV, mais les similitudes s'arrêtent là. Fiat ose un design à la fois audacieux, mais aussi fortement inspiré par le modèle originel sorti en 1980 (voir encadré page suivante). On retrouve la silhouette cubique, les phares rectangulaires – amplement modernisés par une signature lumineuse en forme de pixels – ainsi que l'aspect robuste, avec ses grosses protections en plastique sur les passages de roue. L'arrière est aussi assez semblable avec la lunette inclinée, le hayon très droit et les feux verticaux. Les clins d'œil au modèle d'origine sont donc

nombreux, y compris à sa version 4x4 avec, notamment, des barres de toit (du moins sur la version présentée). Et que dire de ces grosses lettres "PANDA" en relief sur les portes? Peut-être feront-elles débat, mais en ce qui nous concerne, nous avons trouvé que ce détail apportait un côté encore plus cool au design globalement ludique et sans prétention de cette Grande Panda, fidèle à l'esprit de la première génération. D'ailleurs, un autre élément nous a fait penser à la "voiture à malices" que vantait la publicité des années 1980. Sur la calandre, le logo Fiat, >>>

Les nouveautés de la semaine

La Fiat Grande Panda s'affirme comme une citadine polyvalente au look tendance de mini SUV. Ses formes au carré et ses protections de roue marquées en attestent. Notez, au passage, le dessin osé de ses feux, dignes d'un concept-car...

L'actuelle Fiat Panda



FIAT / STELLANTIS



» décentré, cache une trappe dans laquelle est intégré un câble de recharge en spirale. Pratique et facile d'accès: il suffit de tirer dessus et de le brancher à la borne de recharge (en courant alternatif jusqu'à 7 kW), puis de le remettre dans son logement. Malin! Bien sûr, il est complété par une prise "classique", placée sur l'aile arrière gauche, pour les recharges rapides en courant continu (jusqu'à 100 kW). Dans l'habitacle, on est loin du "copier-coller" d'un autre modèle de la marque ou du groupe Stellantis. Une nouvelle fois, la Fiat affiche sa propre personnalité. La planche de bord, la dalle à deux écrans (10"/25,4 cm pour les compteurs numériques, 10,25"/26 cm pour le multimédia) et la console centrale reprennent la forme ovale de

la piste d'essai du Lingotto, le site historique de la marque à Turin. Le rendu est original et gai (avec des plastiques certes durs, mais joliment colorés en bleu pétrole), mais aussi pratique (avec ses nombreux rangements, comme cette inédite boîte à gants cylindrique en fibre de bambou et surtout l'éternel vide-poches ouvert devant le passager...). L'habitabilité est bonne, avec un espace correct aux places arrière et un volume de coffre de 361 dm³ (supérieur à celui de la C3). La Grande Panda, qui sera fabriquée en Serbie (au grand dam des Italiens), devrait arriver en concession en fin d'année. Ses tarifs se voudront compétitifs avec un premier prix annoncé en dessous de 19 000 € pour l'hybride et à moins de 25 000 € pour l'électrique. ■

La Panda de 1980 pour inspiration



FIAT / STELLANTIS

Pour le design de la Grande Panda, le Centro Stile de Turin a voulu rendre hommage à la première génération de la minicitadine. Celle-ci, dessinée par le célèbre designer Giorgetto Giugiaro, devait être moderne mais peu coûteuse (tant en fabrication qu'en prix d'achat), robuste et pratique. D'emblée, elle a séduit par son style mais aussi par son volume intérieur impressionnant (banquette et sièges avant dépliés se transformaient en lit) malgré un gabarit riquiqui de 3,38 m de long. Après trois générations et 44 ans de carrière, plus de 8 millions de Panda ont été vendues en Europe.



L'habitacle de la Grande Panda est gai et coloré. La planche de bord s'équipe de compteurs numériques de 10"/25,4 cm et d'un écran tactile de 10,25"/26 cm réunis dans une dalle de forme ovale, en hommage à la piste d'essai du Lingotto à Turin.

PHOTOS: A. SAUNIER



A l'arrière, on profite d'une garde au toit satisfaisante et d'un espace aux jambes confortable. Les sièges maintiennent bien les cuisses. La place centrale est assez large, mais trop surélevée.



Le volume du coffre est annoncé à 361 dm³, ce qui est mieux que celui de sa cousine C3 (310 dm³). A noter: la banquette, ici en 2/3-1/3, pourrait être monobloc en entrée de gamme.



Y. LEFEBVRE

La Grande Panda offre de nombreux détails sympas et originaux comme cette boîte à gants cylindrique en fibre de bambou, placée au-dessus du classique vide-poches, caractéristique de la Panda originelle.



Parmi les nombreux clins d'œil faits à la première Panda figure cette petite miniature incrustée dans le polycarbonate de la dalle à deux écrans.



La Série 1 séduit les Français : après le X1, c'est la BMW la plus vendue chez nous. Pour continuer sur cette lancée, l'opus à venir pourra compter sur une hybridation légère de ses moteurs, une dotation enrichie et une augmentation de tarif modérée (+ 600 € sur la version de base).



PHOTOS: F. GROUT

À BORD DE LA NOUVELLE BMW SÉRIE 1

Des évolutions visibles

Sans repartir d'une feuille blanche, BMW renouvelle sa Série 1 – l'un de ses best-sellers en France – et lui accorde enfin des moteurs avec hybridation 48 V.

En abandonnant ses roues arrière motrices, l'actuelle Série 1 (lancée en 2019) a marqué un tournant dans l'histoire de BMW. La métamorphose est moins radicale sur la prochaine génération (F70, pour les puristes), qui s'inscrit claire-

ment dans la continuité du modèle existant : même plate-forme (partagée avec Mini), gabarit similaire (elle ajoute 4,2 cm en longueur), plusieurs panneaux de carrosserie identiques. Néanmoins, côté look, les différences sont plus marquées. Calandre plus basse, phares plus étirés, boucliers plus enveloppants : l'allemande gagne en dynamisme. Elle propose même, pour la première fois, un toit noir en option. A bord, la présentation, aux accents sportifs, séduit. On apprécie aussi la présence d'une commande sur le volant pour désactiver facilement les aides à la conduite. L'écran tactile (10,7"/27,2 cm) est agréable à utiliser et le grand rangement

L'actuelle BMW Série 1



en bas de la console s'avère pratique et facile d'accès. A l'arrière, l'habitabilité est correcte, mais l'imposant tunnel de servitude pénalise la place centrale. Autre regret : le coffre. Sur les versions à moteur hybride 48 V (163 et 170 ch), la batterie réduit le volume de 80 dm³. Sa capacité (300 dm³) devient alors décevante pour le segment.

En Bref

Lancement: 3 octobre 2024

Longueur (en m):
4,36 x 1,80 x 1,46

Moteurs essence:
170 ch et 300 ch (M135)

Moteur diesel: 163 ch

Tarifs: à partir de 38 900 €



La présentation intérieure s'est faite plus séduisante qu'auparavant. L'habitabilité s'avère correcte mais le volume de coffre est un peu juste pour la catégorie.



Volume : 300 dm³ (1)

1. BMW M135 xDrive : 380 dm³.

Et aussi...

La 4L recharge les batteries avant le Mondial

Un fidèle lecteur a aperçu un prototype de la future 4L à Valence (26). Même si le camouflage est encore épais, on distingue bien la silhouette de ce petit SUV électrique qui sera l'une des stars du prochain Mondial de l'auto de Paris (du 14 au 20 octobre).



L. TICHON

Skoda Octavia RS: plus de chevaux pour le même prix

Dans sa version restylée, l'Octavia RS gagne 20 ch (265 ch au total) sans augmenter ses tarifs. Ils sont, certes, déjà élevés : 46 560 € pour la berline ; 47 710 € pour le break Combi. Et faute d'hybridation, le malus se fait sentir (de 2 726 à 5 105 €).



SKODA

Seat Leon: du neuf sous le capot

Le catalogue s'enrichit de deux moteurs inédits cet été : un 1.5 eTSI essence à hybridation légère 48 V de 115 ch (à partir de 32 605 € en DSG7) et un diesel 2.0 TDI de même puissance (34 255 € en boîte manuelle à six rapports).

TOP 10 DES VENTES

Modèles les plus immatriculés au mois de juillet

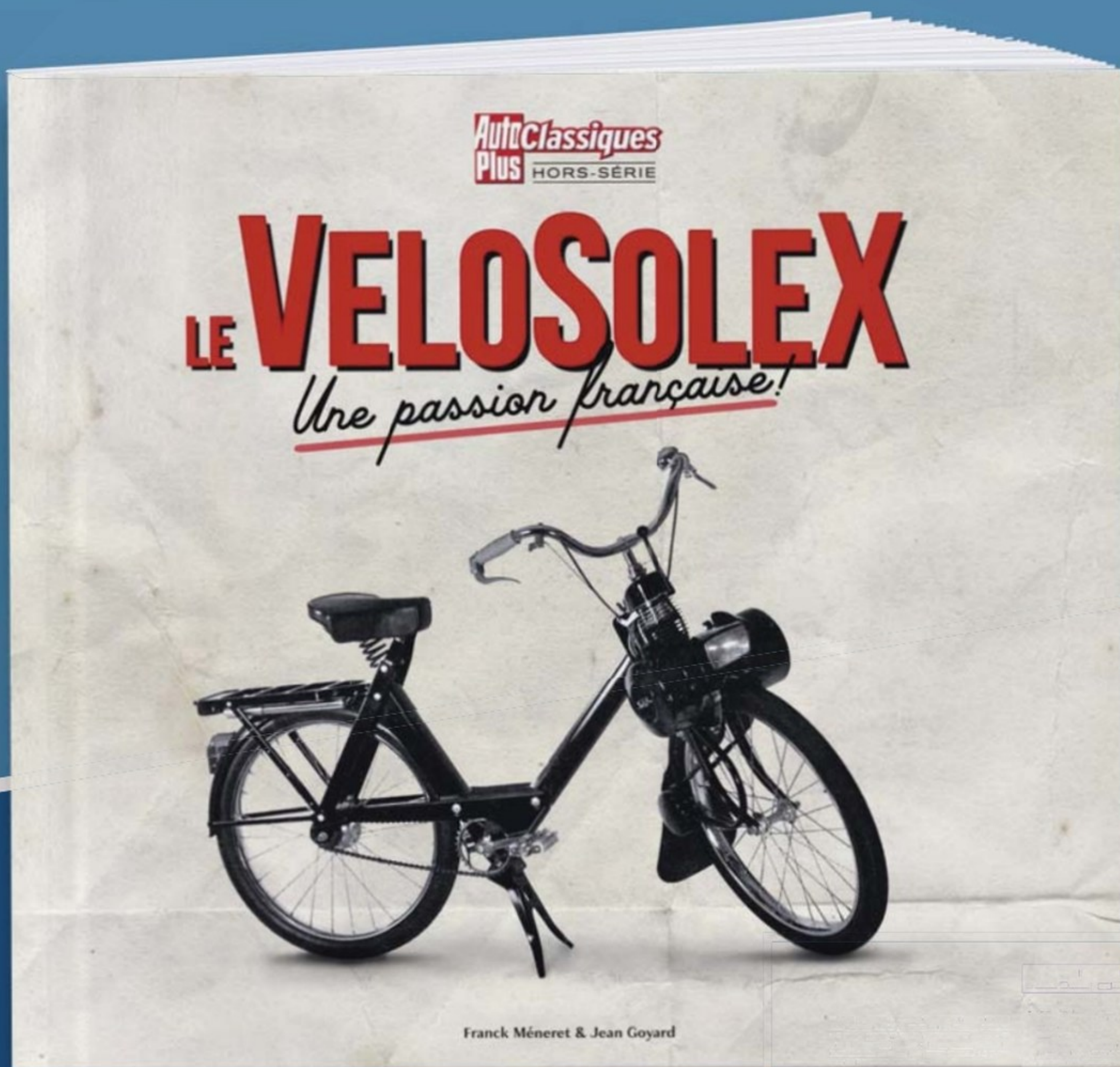
1	Dacia Sandero	6 611	+ 33%
2	Peugeot 208	5 140	- 3%
3	Renault Clio	5 095	- 37%
4	Citroën C3	4 587	- 6%
5	Toyota Yaris Cross	3 574	+ 52%
6	Renault Captur	3 193	- 19%
7	Peugeot 2008	3 146	- 3%
8	Dacia Duster "3"	3 074	-
9	Toyota Yaris	2 974	+ 41%
10	Peugeot 3008 "3"	2 970	-

Sur un marché à - 2,5% (et même - 15% à nombre de jours ouverts équivalents), Dacia rit avec la Sandero en tête et pleure avec la Spring à - 99% (soit... 12 ventes).

Avec notre partenaire



Revivez l'épopée fascinante du VELOSOLEX !



Découvrez la saga du VéloSolex : de son invention révolutionnaire à ses aventures sur les routes du monde. Plongez dans l'histoire captivante d'un deux-roues qui a marqué des générations ! Embarquez pour un voyage nostalgique et inspirant avec ce hors-série illustré de photos et documents d'époque.

Laissez-vous transporter par cet héritage intemporel !

En vente actuellement



PROCHAIN ARRÊT: L'ÉTÉ!



VOTRE ABONNEMENT À
-45%

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1876

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1552728

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

☒ FORMULE ANNUELLE **-45%**

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

Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(1)

☐ FORMULE MENSUELLE **-80%**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + **une montre en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **3 € seulement** le premier mois⁽¹⁾ puis 8 €/mois au lieu de 15,25 €*. **Résiliable sans frais à tout moment.** (2)

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Date et signature
obligatoires

Le:

☒ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur **Kiosquemag.com** : **bit.ly/ap_1876** la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Email: Téléphone:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre 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. (2) 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. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomog.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, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



Tous les modèles testés cette semaine



Y. LEFEBVRE

P. 22, PEUGEOT/RENAULT, LE MATCH EST RELANCÉ : nos duels chiffrés entre les **Peugeot 208** et **Renault Clio**, **Peugeot 2008** et **Renault Captur**, **Peugeot E-308** et **Renault Megane E-Tech**, **Peugeot 3008** et **Renault Austral**, **Peugeot E-3008** et **Renault Scenic E-Tech** et **Peugeot 408** et **Renault Rafale**.

P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le nouveau **Mini Countryman SE All4**.

P. 36, ESSAI : le **Ford Explorer**, un nouveau SUV électrique fabriqué en Europe.

P. 38, TEST LECTEURS : ils ont essayé la **Hyundai i20** restylée.

◀ P. 40, ON A TOUT ESSAYÉ : le **Cupra Formentor VZ**, restylé et plus puissant.

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

26s8
au 1 000 m D. A.

Mini Countryman SE All4 (313 ch)



N. SOLER

Bien plus grand, le nouveau Countryman se range dorénavant parmi les SUV compacts. En plus des essence et diesels, il propose désormais deux versions 100% électriques : E de 204 ch et SE de 313 ch (à deux moteurs), cette dernière étant testée p. 32. Une puissance coquette qui lui permet d'effectuer le kilomètre départ arrêté en 26s8. Dans la catégorie des SUV électriques de 400 ch maximum, il se classe ainsi au 7^e rang, juste derrière ses cousins les BMW iX1 et iX2 xDrive30 (5^e ex aequo avec 26s6). Mais la médaille d'or revient au Jaguar I-Pace EV400 qui signe un chrono de 25s4 grâce à ses 400 ch. Les autres modèles montant sur le podium dépassent pour leur part les 26s "au mille" : le Kia EV6 4WD de 325 ch décroche l'argent avec 26s1, tandis que le bronze revient au Smart #3 (26s2). On notera l'absence de modèles français dans ce top 20 : le SUV électrique tricolore le plus performant, le Renault Scenic E-Tech EV87 (218 ch) réclame en effet 30s pile pour effectuer le kilomètre D. A. **Vincent Desmonts**



G. MUSCHALLA / JAGUAR

TOP 20

Le Mini Countryman SE All4 face aux autres SUV électriques

Accélération 1 000 m D.A.

1 ^{er}	Jaguar I-Pace EV400 (400 ch)	25s4
2 ^e	Kia EV6 4WD (325 ch)	26s1
3 ^e	Smart #3 (272 ch)	26s2
4 ^e	Kia EV9 (385 ch)	26s4
5 ^e	BMW iX1/iX2 xDrive30 (313 ch)	26s6
5 ^e ex ae	Volvo EX30 Single Extended Range (272 ch)	26s6
7 ^e	Mini Countryman SE All4 (313 ch)	26s8
7 ^e ex ae	Nissan Ariya e-4orce (306 ch)	26s8
9 ^e	BMW iX xDrive40 (326 ch)	27s2
10 ^e	Volvo EX30 Single (272 ch)	27s3
11 ^e	Ford Mustang Mach-E AWD Ext. Range (351 ch)	27s4
11 ^e ex ae	Smart #1 (272 ch)	27s4
13 ^e	Skoda Enyaq Coupé 85x (285 ch)	27s6
14 ^e	Tesla Model Y Propulsion (299 ch)	27s7
14 ^e ex ae	Volkswagen ID.4 Pro (286 ch)	27s7
16 ^e	MG Marvel R AWD (288 ch)	27s8
17 ^e	BMW iX3 (286 ch)	27s9
17 ^e ex ae	Mercedes EQE SUV 350 4Matic (292 ch)	27s9
17 ^e ex ae	Skoda Enyaq 85 (285 ch)	27s9
20 ^e	Mercedes EQA 350 4Matic (292 ch)	28s2

◀ Malgré son âge vénérable (6 ans), le Jaguar I-Pace reste compétitif côté performances, avec le meilleur chrono des SUV électriques de 400 ch maxi.



PEUGEOT



Le match est r

Peugeot, Renault : les Tom et Jerry de l'automobile française ! Sauf que ces deux-là ne s'affrontent pas à coups de tarte à la crème pour amuser la galerie, mais à grand renfort de millions avec, en ligne de mire, le statut de constructeur numéro 1 en France. Une rivalité en perpétuelle ébullition (nouveaux modèles, restylages, motorisations inédites), qui nous incite à faire régulièrement le point sur les forces en présence.

Les chiffres des ventes de voitures neuves, au terme du premier semestre 2024, sont sans appel : Renault se hisse une nouvelle fois, en France, sur la première marche du podium, avec 149 985 immatriculations. Deuxième du classement, Peugeot enregistre 20 000 unités de retard. Mais place malgré tout sa 208 (1^{re}) devant la Clio (2^e), ainsi que le 2008 (5^e) devant

le Captur (6^e), au palmarès des modèles les plus prisés. Profondément restylées, les deux vedettes de la marque au losange pourraient néanmoins inverser la tendance au second semestre. Notons également la très belle 7^e place de la 308, loin devant une Megane thermique en fin de vie. La plus jeune version électrique (E-Tech) domine en revanche l'E-308, tout comme l'Austral devance l'ancien 3008

RENAULT



elancé

dans le clan des SUV compacts. Son remplaçant saura-t-il s'imposer, sachant que la déclinaison à pile (E-3008) trouve déjà le nouveau Renault Scenic E-Tech, élu "Voiture de l'année 2024", sur son chemin? L'originale 408, aux résultats commerciaux timorés, ne voit sans doute pas davantage d'un bon œil l'arrivée du Rafale, le nouveau SUV coupé de Billancourt... Mais les ventes ne reflétant pas né-

cessairement les qualités et défauts d'un modèle, nous avons choisi de remettre les choses à plat pour vous aiguiller, sans aucun parti pris, au travers de six duels, mesures à l'appui.

Des absences et des attentes

Sans doute remarquerez-vous l'absence de certains modèles pourtant bien connus au sein de ce dossier. Tout simplement parce qu'ils n'ont pas (ou plus!)

d'adversaire dans le camp opposé. C'est le cas, chez Renault, de la Twingo, de l'Arkana, du nouveau Symbioz, qui pose ses valises entre les Captur et Austral (essai complet à découvrir la semaine prochaine), et de l'Espace, qui attend de pied

ferme le nouveau 5008. Chez Peugeot, la 508 fait cavalier seul, alors que l'E-208 se prépare à "accueillir" la R5 électrique. Nous n'avons donc pas fini de voir ces deux constructeurs se chamailler! Et nous de les comparer dans nos pages...

Au sommaire

La 208 PureTech face à la Clio TCe	p. 24
Le 2008 Hybrid face au Captur E-Tech	p. 25
L'E-308 face à la Megane E-Tech	p. 26
Le 3008 Hybrid face à l'Austral mild hybrid	p. 28
L'E-3008 face au Scenic E-Tech	p. 29
La 408 Plug-in Hybrid face au Rafale E-Tech full hybrid	p. 30

PHOTOS: PEUGEOT - RENAULT

Citadines La Clio défie la 208

ESSENCE

Peugeot 208

1.2 PureTech Allure - 100 ch

22 750 € / 21 400 €*

ESSENCE

Renault Clio

1.0 TCe Techno - 90 ch

21 500 € / 20 700 €*



N. SOLER



N. SOLER

208

La 208 brille par son design avant-gardiste et sa finition cossue. Las, le haut du volant masque les compteurs et les menus à l'écran sont alambiqués.



N. SOLER

Clio

En format 7" (série) comme en 9,3" (800 €), l'écran de la Clio s'approprie bien plus facilement que celui de la Lionne. Très bon niveau de finition par ailleurs.

En tête des ventes sur le marché français, la Clio comme la 208 ont bénéficié récemment d'un restylage. Plus spectaculaires chez Renault, les retouches esthétiques s'accompagnent d'un équipement enrichi. La finition Techno profite ainsi des caméras de recul, GPS (écran 7" de série), clé mains libres et chargeur pour smartphone à induction, qui représentent 1 100 € d'options à bord d'une Peugeot 208 déjà 700 €* plus chère à niveau de finition comparable (Allure). Les places arrière, étriquées, ne font pas non plus partie des atouts de la Lionne (même si sa rivale n'a rien d'une référence en la matière...). Il s'agit malgré tout d'une citadine agréable à fréquenter, puisque en dehors de la lisibilité discutable de son original i-Cockpit, la sochaliennne propose une finition soignée,

ainsi qu'un amortissement fort prévenant. Performant, son trois cylindres 1.2 de 100 ch (le cœur de gamme) est peu discret et vibre au ralenti. Plus doux, moins sonore, le "trois pattes" de la Clio 1.0 TCe manque, lui, de brio en reprises, avec un handicap de 10 ch et 45 Nm. En outre, ce bloc consomme légèrement plus (0,2 l/100 km) en moyenne. La Renault se rattrape avec un comportement routier un peu plus dynamique et une direction plus franche, obtenus sans contrepartie côté confort (à quelques trépidations près sur mauvais revêtement). Enfin, même si son design intérieur impressionne moins que celui de sa comparse, l'habitacle de la Clio reste plaisant à vivre, avec une ergonomie mieux pensée et des matériaux de très bonne facture. Une homogénéité d'ensemble payante au final! **T. R.**



NOS MESURES

	208	Clio
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³	999 cm ³
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	160 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	116 g/km/0 €	118 g/km/+ 50 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	181 km/h	174 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s3/10s2/14s4	8s8/12s/19s6
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6/5,8/6 l/100 km	5,7/6,1/6,3 l/100 km
Poids	1 125 kg	1 103 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m
Volume de coffre	345 dm ³	340 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6) • Frein d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces. auto. • Régul./limiteur de vitesse.

Agrément: • Aide au stationnement AR • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Clim' auto. monozone • Instrumentation numérique • Jantes alu 16" • Mirror Screen • Prises USB AV/AR • Rétros électriques dégivrants • Vitres AV/AR électriques • Vitres AR surteintées • Volant multifonction réglable en hauteur/profondeur, etc.

LES DIFFÉRENCES

	208	Clio
Aide au stationnement AV	Série	600 € ⁽¹⁾
Caméra de recul/à 360°	250 €/500 €	Série/600 € ⁽¹⁾
Clé mains libres/GPS	400 €/400 €	Série/Série
Régulateur de vitesse adaptatif	400 €	600 €

LES NOTES DU

	208	Clio
Comportement routier	15	15
Équipements de sécurité	12	14
Agrément/performance	16	13
Confort/insonorisation	17	16
Équipements de confort/garantie	13	14
Habitabilité/coffre	8	11
Aspects pratiques	11	13
Présentation/finition	17	16
Consommation/coût à l'usage	15	14
Prix	10	12
	2^e 134/200	1^{re} 138/200

Le verdict

Victoire: Renault Clio

1. Équipements regroupés dans un pack.

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

SUV citadins Le 2008 défie le Captur

HYBRIDE

Peugeot 2008

1.2 Hybrid Allure - 136 ch

32 700 € / 31 400 €*

HYBRIDE

Renault Captur

1.6 E-Tech Techno - 145 ch

31 500 € / 29 900 €*



F. GROUT



2008

En dépit d'un tarif salé, le nouveau 2008 Hybrid 136 Allure facture la caméra de recul, le GPS, le chargeur à induction et la clé mains libres en supplément...



Captur

Sur le modèle du 2008, qui emprunte sa planche de bord à la 208, le Captur chipe la sienne à la Clio. Avec les mêmes avantages et inconvénients.

Dans la foulée de son restylage dévoilé l'an dernier, le 2008 se dote enfin d'une mécanique électrifiée, forte de 136 ch. Mais il ne s'agit pas d'un "vrai" système full hybrid comme celui du Captur E-Tech, composé de deux moteurs électriques (49 + 24 ch) et d'une "grosse" batterie de 1,2 kWh. Alimenté par une mini-batterie de 0,43 kWh, le bloc électrique (48 V) de Peugeot, intégré à l'inédite boîte e-DCS6, ne permet de rouler que quelques mètres sans l'aide du moteur essence, à faible allure. Son rival, lui, peut se déplacer en mode "zéro émission" jusqu'à 50 km/h environ (avec le pied léger). Malgré sa modestie, l'hybridation du 2008 apporte un surcroît non négligeable de couple, profitable aux performances, et une baisse sensible de la consommation : 5,8 l/100 km

en moyenne, contre 7 l pour l'ancien PureTech EAT8 de 130 ch. Sacré gain ! Désormais en retrait côté chrono (en reprises, surtout), le Captur E-Tech avec sa lente boîte Multimode conserve tout de même l'avantage sur le plan de la sobriété : 0,3 l/100 km de moins en moyenne et jusqu'à 1,4 l en ville.

Même si l'on déplore quelques à-coups de la boîte de vitesses à faible allure, le 2008 se distingue en matière d'agrément, avec une meilleure insonorisation et un amortissement moins sec que celui du Captur (qui s'est pourtant adouci lors de son restylage). Hélas, Peugeot s'obstine à maintenir un rapport prix/équipement peu avantageux auquel viennent s'ajouter une habitabilité médiocre et un manque d'aspects pratiques. C'est mieux côté coffre, mais insuffisant pour s'imposer.

T. R.

NOS MESURES	2008	Captur
Moteur essence	3 cyl. en ligne + turbo, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Hybride, 48 V	Hybride, 230 V
Cylindrée	1 199 cm ³	1 598 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	250 Nm à 3 600 tr/mn
CO ₂ /Malus	110 g/km/0 €	105 g/km/0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Vitesse maxi	198 km/h	173 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s1	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	7s4
Consommation moyenne	5,8 l/100 km	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/6,1/6 l/100 km	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Poids	1 317 kg	1 422 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m
Volume de coffre	421 dm ³	De 334 à 454 dm ³ (1)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Frein. d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares à leds/essuie-glaces auto. • Régul./limit. de vitesse.
Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Bluetooth • Clim' auto. monozone • Jantes alu 17" (18" sur Captur) • Mirror Screen • Vitres AR surteintées, etc.

LES DIFFÉRENCES	2008	Captur
Caméra de recul	780 € (2)	Série
Clé mains libres	400 €	Série
Conduite semi-autonome	400 €	Indisponible
GPS	780 € (2)	Série

LES NOTES DU	2008	Captur
Comportement routier	15	15
Équipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	15	13
Confort/insonorisation	17	16
Équipements de confort/garantie	14	17
Habitabilité/coffre	10	8
Aspects pratiques	11	15
Présentation/ finition	17	16
Consommation	15	16
Prix	9	11
	2^e 135/200	1^{er} 139/200

Le verdict

Victoire : Renault Captur

1. Banquette reculée/avancée. 2. Équipements regroupés dans un pack.

Compactes électriques La E-308 défie la Megane E-Tech

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-308

54 kWh Allure - 156 ch

43 900 € / 36 800 €*



ÉLECTRIQUE

Renault Megane E-Tech

Autonomie Confort Evolution - 130 ch

38 000 € / 33 200 €*



N. SOLER



F. GROUT

E-308

L'E-308 joue les sportives chics avec sa présentation léchée et sa belle dotation de série. Mais on peste toujours contre ses errements ergonomiques...



N. SOLER

Megane E-Tech

Moderne et facile à prendre en main, la Megane profite elle aussi d'une finition soignée. Mais le GPS comme le très utile planificateur d'itinéraire sont facturés 1 000 €.

Alors que la Megane Autonomie Confort Evolution a vu son prix fondre de 5 000 € depuis son lancement au printemps 2023 (38 000 € aujourd'hui), celui de l'E-308 a également baissé de 1 800 €. Pas assez pour combler le fossé de 5 900 € qui sépare la Lionne de sa compatriote en prix catalogue. L'écart se resserre néanmoins à 3 600 € une fois déduites les remises en concession (2 % chez Renault, 7 % chez Peugeot), sachant que les deux rivales, fabriquées en France, ont toutes les deux droit aux 4 000 € de bonus. Une différence encore importante que Sochaux compense en partie par une dotation de série plus fournie. L'E-308 propose ainsi un GPS connecté, alors que celui de la Megane (incluant le planificateur d'itinéraire et un système de préchauffage de la batterie par

temps froid) reste facturé 1 000 €. La Peugeot bénéficie également de sièges avant et d'un volant chauffants.

Las, l'E-308 doit composer avec un manque d'endurance par rapport à sa rivale: son autonomie est inférieure de 60 km en moyenne... En cause, une batterie de 51 kWh utiles seulement contre 60 kWh au crédit de son adversaire. Par ailleurs, la Megane trépide moins sur mauvais revêtement, se dote de palettes au volant pour moduler "à la carte" la puissance du frein régénératif et offre davantage d'espace à bord (places arrière et volume de coffre). Sans parler de son ergonomie bien mieux pensée que celle de l'E-308, agaçante à bien des égards (lisibilité des compteurs, système multimédia). En dépit de meilleures performances, la Lionne ne peut finalement que s'incliner... **T. R.**

NOS MESURES	E-308	Megane E-Tech
Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.	Synchr. à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	51 kWh	60 kWh
Couple maxi	270 Nm	250 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 €
Vitesse maxi	171 km/h	151 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s1	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s	7s3
Autonomie moyenne	330 km	390 km
Route/Autoroute/Ville	380/280/340 km	440/330/405 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	28 h	30 h
Wallbox (7,4 kW)/Borne rapide ⁽¹⁾	8 h/23 mn (100 kW maxi)	10 h/34 mn (130 kW maxi)
Poids	1 693 kg	1 663 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	66 m
Volume de coffre	313 dm ³	407 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif.
Agrément: • Aide au stationnement AR • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. bizonne • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Pompe à chaleur, etc.

LES DIFFÉRENCES	E-308	Megane E-Tech
Clé mains libres	400 €	Série
Chargeur AC 22 kW ⁽²⁾	Indisponible	2 000 €
GPS connecté	Série	1 000 €
Sièges AV et volant chauffants	Série	Indisponible

LES NOTES DU	E-308	Megane E-Tech
Comportement routier	17	17
Équipements de sécurité	14	14
Agrément/performance	14	15
Confort/insonorisation	16	16
Équipements de confort/garantie	16	15
Habitabilité/coffre	2	9
Aspects pratiques	10	14
Présentation/ finition	15	17
Autonomie	13	16
Prix	9	14
	2^e 126/200	1^{re} 147/200

Le verdict

Victoire: Renault Megane E-Tech

1. De 20 à 80 % de capacité. 2. Chargeur de série: 7 kW pour la Megane, 11 kW pour l'E-308.

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER



En vente
actuellement



SUV compacts hybrides Le 3008 défie l'Austral

HYBRIDE

Peugeot 3008

1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

42 990 € / 42 300 €*

ESSENCE

Renault Austral

1.3 mild hybrid Techno Esprit Alpine - 160 ch

40 200 € / 38 000 €*



N. SOLER



PEUGEOT

3008

Effet garanti à bord du nouveau 3008 ! Las, ces superbes effets de style sont obtenus au détriment de l'accessibilité à certaines commandes...



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Austral

Moins tape-à-l'œil, un peu moins bien équipé, mais plus facile à vivre et tout aussi bien fini, l'Austral profite avant tout d'un système multimédia tip-top.

Peu convaincant en électrique (voir page suivante), le 3008 s'ouvre à une plus large clientèle avec cette version hybride 48 V de 136 ch, à la polyvalence accrue. Mais au tarif toujours aussi élevé, puisque, à finition équivalente et au petit jeu du bonus/malus, ce modèle – animé par le nouveau 1.2 PureTech avec un moteur électrique de 28 ch, intégré à l'inédite boîte auto. e-DCS6 – s'affiche au même prix que l'E-3008... Voilà qui fait les affaires du Renault Austral mild hybrid, 4 300 €* (!) moins cher et mieux loti mécaniquement, avec son 1.3 TCe électrifié (alternateur-démarrateur 12 V) de 160 ch. Couplé à une boîte à variation continue fluide à souhait, cet ensemble docile et silencieux (effet "essorage" à l'accélération contenu) dispense un agrément de conduite

remarquable (quelques à-coups en ville chez Peugeot). Mais il est incapable de rouler sans l'aide de son moteur à pistons, contrairement au 3008 Hybrid (à très faible allure seulement), et réclame un bon litre de plus tous les 100 km en moyenne. En outre, malgré ses 24 ch supplémentaires, il n'offre pas de meilleures performances. On prend malgré tout davantage de plaisir au volant de l'Austral, aux trains roulants plus affûtés. Moins agile que son prédécesseur, le 3008 "2024" mise surtout sur le confort (suspensions moelleuses à souhait, bruits d'air mieux maîtrisés). dommage, l'espace à l'arrière est réduit (pas de banquette coulissante, même en option) et son système d'infodivertissement manque de simplicité comparé à celui de l'Austral, plus homogène au global.

T. R.

NOS MESURES	3008	Austral
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Hybride, 48 V	Micro-hybride, 12 V
Cylindrée	1 198 cm ³	1 333 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	270 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	123 g/km/+ 170 €	140 g/km/+ 983 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Auto., à variation continue
Vitesse maxi	195 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s1	32s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9	6s8
Consommation moyenne	6,5 l/100 km	7,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,6/6,8 l/100 km	7,3/7,7/7,8 l/100 km
Poids	1 589 kg	1 535 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	64 m
Volume de coffre	529 dm ³	530/655 dm ³ (1)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.
Agrément : • Aide au station. AV/AR • Cam. de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • GPS • Instrum. numérique • Mirror Screen, etc.

LES DIFFÉRENCES	3008	Austral
Banquette coulissante	Indisponible	1 000 € (2)
Conduite semi-autonome	1 230 € (3)	Indisponible
Hayon motorisé	Série	450 €
Volant chauffant	Série	Indisponible

LES NOTES DU	3008	Austral
Comportement routier	15	16
Équipements de sécurité	13	12
Agrément/performance	12	14
Confort/insonorisation	15	14
Équipements de confort/garantie	17	17
Habitabilité/coffre	13	14
Aspects pratiques	12	15
Présentation/ finition	17	16
Consommation	17	13
Prix	9	15
	2^e 140/200	1^{er} 146/200

Le verdict

Victoire : Renault Austral

1. Banquette reculée/avancée. 2. En pack exclusivement. 3. En pack avec caméra 360°.

SUV électriques L'E-3008 défie le Scenic E-Tech

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 210 ch

46990 € / 42100 €*

ÉLECTRIQUE

Renault Scenic E-Tech

Grande Autonomie Techno Esprit Alpine⁽¹⁾ - 87 kWh - 200 ch

48990 € / 44100 €*



F. GROUT



E-3008

Le cockpit futuriste et la qualité des matériaux séduisent. Tout comme les rangements de belle taille. Mais l'ergonomie laisse parfois à désirer...



Scenic E-Tech

Le design ne marque pas les esprits, mais la finition soignée, l'excellente ergonomie générale et les nombreux rangements font mouche.

Auréolée du titre de "Voiture de l'année 2024", la cinquième génération du Scenic troque ses habituels habits de monospace, aujourd'hui démodés, contre ceux d'un "sexy" SUV. L'ancien best-seller de Renault abandonne surtout les moteurs essence et diesel pour un ensemble 100 % électrique, parmi les plus costauds de la catégorie de surcroît. La version Grande Autonomie se dote en effet d'une grosse batterie de 87 kWh contre 71 kWh au crédit du Tesla Model Y (la star du marché) et 73 kWh dans le châssis du Peugeot E-3008, son unique adversaire gaulois. Un gros bébé de 2 192 kg (274 kg de plus que le Scenic!) dont le comportement routier pataud, la direction sans "feeling" et les performances en demi-teinte nous ont déçus. Son autonomie n'a rien d'exceptionnel non plus dans la catégorie,

avec 400 km en moyenne entre deux recharges et 330 km sur autoroute. C'est un peu mieux que chez Tesla, mais son compatriote, lui, étend son rayon d'action à 450 km en moyenne et 370 km sur voies rapides. Seuls les Skoda Enyaq et Volkswagen ID.4 (77 kWh) devancent le Scenic... de 10 petits kilomètres. Autres atouts du SUV Renault, son planificateur d'itinéraire mieux pensé (comme son système multimédia dans l'ensemble, au demeurant), une habitabilité légèrement supérieure, un coffre un peu plus volumineux, un équipement plus généreux (pompe à chaleur de série notamment), ainsi qu'un meilleur compromis confort/agilité/performance, face à un 3008 plus prévenant que dynamique. La différence de prix de 2 000 € en faveur du Peugeot ne lui suffit pas : la victoire reste hors de sa portée.

T. R.

1. Esprit Alpine étant considéré comme une option à 2 000 €, le prix de base du Scenic reste inférieur à 47 000 €, et le rend éligible au bonus de 4 000 €. 2. De 20 à 80 %. 3. En pack avec caméra 360° et détecteurs d'angles morts. 4. Pack cuir.

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

NOS MESURES	E-3008	Scenic E-Tech
Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion (capacité utile)	73 kWh	87 kWh
Couple maxi	345 Nm	300 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €	0 g/km/- 4 000 € ⁽¹⁾
Vitesse maxi	171 km/h	172 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s9	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6	4s8
Autonomie moyenne	400 km	450 km
Route/Autoroute/Ville	460/330/420 km	500/370/480 km
Recharge prise domestique (2,3 kW)	50 h	46 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide ⁽²⁾	11 h 30/30 mn (160 kW)	9 h/37 mn (150 kW)
Poids	2 192 kg	1 918 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	67 m
Volume de coffre	520 dm ³	535 dm ³

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur 3008, 7 sur Scenic) • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-gl. auto. • Régul. adaptatif.
Agrément : • Aide au station. AV/AR • Cam. de recul • Chargeur à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • GPS • Hayon motorisé • Mirror Screen, etc.

LES DIFFÉRENCES	E-3008	Scenic E-Tech
Conduite semi-autonome (niveau 2)	1 250 € ⁽³⁾	1 000 € ⁽³⁾
Chargeur AC 22 kW	Indisponible	2 000 €
Pompe à chaleur	800 €	Série
Sièges AV électriques/chauffants	2 800 € ⁽⁴⁾	Indisponible/Série

LES NOTES DU	E-3008	Scenic E-Tech
Comportement routier	16	16
Équipements de sécurité	13	13
Agrément/performance	13	15
Confort/insonorisation	17	17
Équipements de confort/garantie	18	18
Habitabilité/coffre	9	13
Aspects pratiques	12	15
Présentation/finition	16	16
Autonomie	10	13
Prix	9	7
	2 ^e 133/200	1 ^{er} 143/200

Le verdict Victoire : Renault Scenic E-Tech

Cross-berline / SUV coupé La 408 défie le Rafale

HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Peugeot 408

Plug-in Hybrid GT -180 ch

49 350 € / 42 400 €*

PHOTOS: A. CORTESI



Un derby ambitieux

Avec l'arrivée du Renault Rafale, la Peugeot 408 a un concurrent de taille. Voyons si le SUV coupé peut rivaliser avec les nombreux talents de la sochaliennne.

Malgré un profil comparable, la 408 se revendique plutôt comme une "berline fastback surélevée", quand le nouveau Rafale se veut un "SUV coupé". Certes, avec 14 cm de moins en hauteur, la Peugeot est effectivement plus proche d'une berline. Et cela change tout, notamment pour les passagers. Ses places arrière demeurent convenables, mais ne peuvent rivaliser avec celles du Rafale, faciles d'accès et à l'habitabilité XXL. Cela se vérifie également au moment de charger les bagages. Le coffre très généreux du Rafale donne le sourire. A l'avant, le Renault dispose d'une planche de bord plus ergonomique et d'un système multimédia bien plus abouti que celui de la Peugeot. Et quelle facilité d'utilisation !

Une fois au volant, les différences s'accroissent. Contrairement à la 408, le Rafale ne laisse

pas le choix des motorisations, avec un unique bloc hybride essence de 200 ch. Pour lui faire face, la 408 bénéficie aussi d'un moteur hybride (180 ch) sauf qu'il est alimenté par une batterie rechargeable, dont la capacité (12,4 kWh) permet de rouler pendant environ 40 km en tout électrique. Néanmoins, une fois les accus à plat, la consommation moyenne grimpe à 7,7 l/100 km (6,3 l/100 km pour le Rafale). La Peugeot ravira surtout ceux qui aiment conduire. Outre sa mécanique douce, elle dispose d'une direction précise et son meilleur équilibre lui permet d'affronter les petites routes sinueuses avec aisance. Elle met aussi en avant un meilleur confort. Enfin, la 408 enfonce le clou au chapitre budgétaire, son prix catalogue est similaire, mais grâce à 14 % de remise, elle coûte au final 6 500 € de moins que le Rafale !

D. B.

Peugeot 408

Volume: 414 dm³

Nombre de places: 5

1. Contrairement au Rafale, la 408 dispose d'une batterie rechargeable de 12,4 kWh. Sur le mode 100 % électrique, l'autonomie est d'environ 40 km. Comptez 1 h 50 pour la recharger sur une Wallbox (7,4 kW) ⁽¹⁾. **2.** Amputé par la présence des batteries (- 80 dm³), le coffre de la 408 demeure correct, mais bien plus étroit que celui du Rafale. **3.** Le profil de la 408 impose de baisser la tête pour s'installer à bord. Une fois assis, on dispose d'un espace aux jambes convenable mais l'assise est un peu dure.

1. En option: 390 €.

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



HYBRIDE ESSENCE

Renault Rafale

1.2 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 200 ch
49 000 € / 48 900 €*

Renault Rafale



Volume: 546 dm³



Nombre de places: 5

1. Sur la route, malgré ses quatre roues directrices, le Rafale ne peut rivaliser avec le "jeu de jambes" de la 408, et son confort est légèrement en retrait. En revanche, côté conso, il assure. En moyenne, le trois cylindres ne boit que 6,3 l/100 km ! 2. Entre la largeur d'ouverture et le volume géant de 546 dm³, le coffre est pratique et calibré pour les départs en vacances. 3. Basé sur la même plate-forme que celle de l'Espace, le Rafale offre une habitabilité bien supérieure à la moyenne. Les passagers apprécieront...



NOS MESURES	Peugeot 408	Renault Rafale
Moteurs turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Hybridation	Hybride recharg., 300 V	Hybride, 400 V
Cylindrée	1 598 cm ³	1 199 cm ³
Couple maxi	250 Nm (essence) 320 Nm (électrique)	205 Nm (essence) 205 + 50 Nm (électrique)
CO ₂ /Malus	31 g/km/0 €	105 g/km/+ 360 €
Boîte	Auto., 8 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	29s8	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2	4s9
Consommation moyenne	7,7 l/100 km ⁽¹⁾	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,1/7,4/8,5 l/100 km ⁽²⁾	6,2/6,8/6 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	40 km	—
Poids	1 721 kg	1 725 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	63 m
Volume de coffre	414 dm ³	546 dm ³

1. Consommation batterie vide.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence auto. • Isofix • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuit auto., etc.

Agrément: • Accès et démarrage mains libres • Bluetooth • Caméra de recul • Clim'auto. bizonne • Compteurs numériques • Ecran tactile avec Mirror Screen et GPS • Hayon électrique • Jantes alu 19" (20" sur Rafale), etc.

LES DIFFÉRENCES	Peugeot 408	Renault Rafale
Conduite semi-autonome (niveau 2)	Série	1 500 €
Roues arrière directrices	Indisponible	Série
Sièges AV électriques et chauffants	980 €	Série
Toit panoramique	1 070 €	1 500 €

LES NOTES DU LABO Auto Plus	Peugeot 408	Renault Rafale
Comportement routier	16	15
Équipements de sécurité	15	14
Agrément/performance	16	14
Confort/insonorisation	17	14
Équipements de confort/garantie	15	16
Habitabilité/coffre	9	16
Aspects pratiques	10	12
Présentation/ finition	17	16
Consommation	16 ⁽¹⁾	18
Prix	16	8
	1 ^{re} 147/200	2 ^e 143/200

1. Note tenant compte de la possibilité de rouler en 100 % électrique au quotidien.

Le verdict Auto Plus



Victoire : Peugeot 408

Faute de remise (seulement 1 %), le Rafale s'incline de peu face à une 408 plus "abordable", dotée d'une mécanique agréable, d'un comportement routier plus dynamique et de la possibilité de rouler en 100 % électrique. Le Rafale ne démerite pas : habitacle très spacieux, grand coffre et écosystème mieux pensé plaident en sa faveur.



ÉLECTRIQUE

Mini Countryman

SE All4 Favoured S - 64,6 kWh - 313 ch

55 570 € / 51 100 €*



PREMIER ESSAI DU COUNTRYMAN ÉLECTRIQUE

Le plus branché des électriques

Fini l'ancien hybride rechargeable : le nouveau Countryman SE franchit un cap et passe au 100 % électrique ! Il promet des performances décoiffantes et plus de 400 km d'autonomie. Parole tenue ?

Le Countryman n'aura cessé d'évoluer depuis son apparition en 2010. D'abord lancé sous la forme d'un petit SUV citadin (4,10 m) 100 % thermique, il fut remplacé en 2017 par une deuxième génération plus grande (4,30 m) et déclinée en version hybride plug-in, baptisée SE. Ce troisième opus franchit encore un autre cap que

ce soit côté dimensions (avec 4,45 m, il s'agit désormais d'un SUV compact) qu'électrification, puisque la motorisation hybride rechargeable laisse place à deux variantes tout électriques, disposant de la même batterie de 64,6 kWh utiles. La E se contente d'un moteur (à l'avant) de 204 ch et est éligible au bonus écologique dans ses finitions "base", Essential et

Classic. La SE, qui nous intéresse ici, adopte deux moteurs (un par essieu) pour une puissance totale de 313 ch et un couple généreux de 494 Nm. En revanche, elle n'a pas droit au bonus, car il faudra déboursier au minimum 49 500 € pour s'offrir cette version. Et si la fiche technique de ce Countryman à pile vous rappelle quelque chose, c'est normal : il est le (très) proche cousin du BMW iX1, avec lequel il partage sa plate-forme, ses motorisations, sa batterie et même son empattement de 2,69 m.

La prime au sport

Une parenté invisible à l'œil nu, tant le Countryman joue une partition différente, dehors comme dedans, où l'on découvre une planche de bord épurée, revêtue de tissu recyclé, dominée par un écran tactile central rond dont les graphismes changent selon les huit (!) modes de conduite disponibles. Un côté ludique

que l'on retrouve avec le bouton de démarrage en forme de clé de contact. Mais si l'on apprécie la bonne position de conduite et l'excellente visibilité périphérique, on peste contre les interfaces peu intuitives et l'on note que les matériaux de la planche de bord manquent parfois de classe. A l'arrière, l'habitabilité paraît correcte dans l'absolu, mais plutôt médiocre par rapport aux modèles électriques concurrents, avec une place centrale particulièrement inconfortable (voir "Raté"). Le coffre affiche pour sa part un volume suffisant, même si les versions électriques sont privées de banquette coulissante. Avec ses 313 ch, le Countryman SE met de toute manière l'accent sur le dynamisme de conduite, et fait facilement oublier ses 2,1 tonnes à vide. Les accélérations sont vives (26s8 au 1 000 m départ arrêté), les reprises d'un bon niveau, et l'on retrouve une direction très incisive, à défaut

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : pas de bonus, mais déjà 8 % de remise à espérer, ce qui n'est pas de trop, les tarifs étant corsés !

L'entretien : le Countryman Cooper SE devra subir une révision tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : l'essentiel figure de série (GPS, caméra de recul, affichage tête haute, etc.), mais faute de pouvoir choisir ses options individuellement, il faudra passer par de coûteux packs.

NOS MESURES

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	26s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Autonomie moyenne	335 km
Route/Autoroute/Ville	380/290/340 km
Temps de charge Prise domestique	34 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide	11 h/29 mn ⁽¹⁾
Poids	2 113 kg
Diamètre de braquage	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m
1. De 10 à 80 % de capacité, à 130 kW maxi.	

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques AV/AR	Synchrones à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	64,6 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	313 ch
Couple maxi	494 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	225/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,45 x 1,85 x 1,64
Durée de garantie	2 ans, km illimités

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Mini Countryman SE All4 Favoured (313 ch, 51 100 €*) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques d'environ 300 ch, qui comprend également : **Audi Q4 e-tron 45 quattro Busin. Exec.** (285 ch, 60 600 €*), **BMW iX1 xDrive30** (313 ch, 52 600 €*), **Kia EV6 77,4 kWh 4WD Air Active** (325 ch, 50 200 €*), **Mercedes EQA 350 4Matic AMG Line** (292 ch, 60 800 €*), **Volkswagen ID.4 Pro 4Motion Life Max** (286 ch, 43 000 €*), **Volvo EX40 Twin Performance Plus** (442 ch, 57 800 €*).

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



Pas feignant, le Countryman Cooper SE expédie le 1 000 m D. A. en 26s8. Reste qu'il n'atteint pas la barre des 300 km d'autonomie sur autoroute...



Nombre de places : 5

Plutôt médiocre dans une catégorie très relevée (les SUV compacts électriques), l'habitabilité du Countryman paraît convenable dans l'absolu.



Volume : 460 dm³

Un coffre correct pour le segment, mais les Countryman électriques sont privés de banquette coulissante.



Les roues de 20" (en option à 1 670 €) reçoivent des pneus larges qui réduisent l'autonomie.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • AFIL actif • Alerte de trafic en marche AR • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares automatiques à leds • Régul./limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR • Affichage tête haute • Assistance au créneau • Banquette 40/20/40 • Bluetooth • Caméra de recul • Clé mains libres • GPS • Hayon électrique • Jantes alu 18" • Mirror Screen • Sellerie similicuir • Sièges sport • Volant multifonction cuir chauffant.

En option Agrément : Toit ouvr. panoramique et chargeur 22 kW (5 780 €) • Idem + régul. adaptatif, caméra 360°, hi-fi Harman Kardon et GPS à réalité augmentée (7 950 €) • Idem + crochet d'attelage auto., sièges AV électr. et conduite semi-autonome (11 160 €).



Avec sa direction ultradirecte et ses suspensions fermes, le Countryman électrique cultive l'esprit karting des Mini. Mais le confort en pâtit un peu trop, surtout pour un modèle à vocation familiale...

d'être très informative. Mais comme l'iX1 xDrive30 identiquement motorisé, on relève une autonomie un peu juste : 290 km sur autoroute. Pas foli-

chon, d'autant que la recharge rapide est un peu... lente. Quoi qu'il en soit, le Countryman SE n'invite pas vraiment au voyage, avec ses bruits d'air importants

sur autoroute et ses suspensions raffermies pour compenser le poids des batteries ! Enfin, ses tarifs semblent élevés, d'autant que la nouvelle politique mai-

son oblige à opter pour de coûteux packs d'options afin d'enrichir une dotation de base qui se contente de l'essentiel.

SUITE PAGE 34



POSTE DE CONDUITE



Les multiples réglages du siège et du volant permettent de rapidement trouver une bonne position de conduite. On apprécie

également l'excellente visibilité périphérique. En revanche, on s'y perd avec toutes les commandes pilotées par l'écran tactile pas très clair.

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

AIDES À LA CONDUITE



Outre les aides à la conduite obligatoires, le Countryman reçoit de série l'alerte de franchissement de ligne active et

l'assistant au créneau. Hélas, des équipements aussi simples que le régulateur adaptatif ne sont accessibles qu'au travers de packs facturés au prix fort. Et si vous voulez la conduite semi-autonome, il faudra opter pour le très cher pack XL, "XL" comme son tarif : 11 160 € !

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	7 950 € ⁽¹⁾
Conduite semi-autonome	11 160 € ⁽¹⁾
Phares matriciels	Indisponible
Assistance au créneau	Série

1. Inclus dans un pack.

ÉCRAN TACTILE



La plupart des fonctions se pilotent à l'aide de cet écran rond de 24 cm de diamètre. Son interface change selon les huit modes de conduite, mais il ne brille ni par sa simplicité ni par sa rapidité. L'affichage tête haute est de série sur cette version.

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

L'option clé mains libres permet également d'utiliser son smartphone, afin de déverrouiller les portes et démarrer.

Etroite, dotée d'une assise bombée et d'un dossier trop dur, la place centrale arrière ne sera utile qu'en dépannage.



FINITION



La planche de bord s'habille de tissu, pour une ambiance plus chaleureuse. toutefois elle doit se contenter de plastiques durs et brillants dans les parties hautes et basses. Heureusement, rien à redire concernant la qualité des assemblages.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Comme le reste, la climatisation se commande par l'écran tactile. Pas très pratique. Et sa soufflerie se montre un peu trop sonore.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle disposait de la très bonne hi-fi Harman Kardon à 13 HP et 365 W, hélas disponible à partir du coûteux pack L uniquement.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	7 950 € ⁽¹⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Le Countryman propose nombre de rangements disséminés un peu partout dans l'habitacle. Hélas, ceux-ci ne ferment pas, à l'exception de la boîte à gants, exiguë, et d'un petit coffre entre les sièges avant.

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

Le verdict **Auto Plus**

Décevant

Si le Countryman électrique réjouit par son dynamisme et séduit par son allure, il affiche des tarifs fort élevés que ne justifient ni son autonomie ni son équipement ni sa finition. Quant à son confort, il reste très... Mini!

LES PLUS
Look
Performances
Comportement

LES MOINS
Rapport prix/équipement
Autonomie décevante
Confort très moyen



ÉLECTRIQUE

Ford Explorer

Extended Range AWD - 79 kWh - 340 ch

57 500 € / 57 500 €*



FORD LANCE SON SUV 100 % ÉLECTRIQUE FABRIQUÉ EN EUROPE

L'Explorer ne manque pas d'ID

Sous le style très "yankee" du nouvel Explorer se cache la base technique d'un Volkswagen ID.4, fruit d'un partenariat avec Ford. En mieux et moins cher ?

Le pari est pour le moins osé. A Cologne (Allemagne), en lieu et place de la Fiesta, citadine qui a grandement participé au succès de Ford en Europe, la marque a décidé de produire un SUV 100 % électrique, en collaboration avec Volkswagen. Le nouvel Explorer reprend ainsi la plate-forme de l'ID.4. Plus compact qu'un Mustang Mach-E, il n'est pas plus grand qu'un Kuga et se positionne dans la

catégorie la plus disputée sur le marché européen, celle des SUV compacts. Bon courage ! En matière de style, l'Explorer est clairement allé chercher l'inspiration du côté de Detroit. A bord, en revanche, même si les designers se sont efforcés de dessiner une planche de bord qui lui est propre, nombre de commandes et fonctions sont tout simplement identiques à celles de l'ID.4. Pour se singulariser, le SUV Ford peut compter sur sa sellerie "vegan"

spécifique, quelques matériaux et, surtout, son écran type portrait, largement dimensionné et inclinable. Cela permet d'ajuster la position de ce dernier en fonction des rayons du soleil, et d'améliorer la lisibilité dans certaines situations. Lorsque la dalle de 14,6"/37 cm est relevée, on accède aussi à un rangement supplémentaire. Sinon, en position basse, elle épouse parfaitement les lignes de la console centrale.

La partition de l'ID.4 en mieux

En reprenant la plate-forme de l'ID.4, l'Explorer fait siens les trains roulants, les motorisations, les batteries et, évidemment, l'architecture électronique. Logiquement, en agrément de conduite, la partition ne doit pas être très éloignée de ce qui se joue dans le groupe VW. En fait, oui... et non ! Le rapport agrément/confort nous est apparu meilleur. On retrouve la précision de conduite d'un ID.4, avec un amortissement plus prévenant

(notamment pour les passagers installés à l'arrière), mais toujours ferme dans l'ensemble. Sur la banquette, on profite d'un vaste espace au niveau des jambes, tandis que le coffre est particulièrement bien dessiné et pratique.

A terme, l'Explorer sera proposé avec trois attelages différents : monomoteur de 286 ch/57 kWh (lancement fin 2024), monomoteur de 286 ch/77 kWh et bimotoeur de 340 ch/79 kWh (la pile éternuée par l'ID.3 GTX). C'est cette dernière combinaison, avec transmission intégrale, que nous testons ici. Ses performances sont de premier plan, avec un 0 à 100 km/h expédié en 5s3. L'autonomie est annoncée à 532 km (600 km sur la version à roues arrière motrices), et la batterie accepte jusqu'à 185 kW en charge rapide, pour récupérer 80 % en moins de 30 minutes. A la maison ou en ville, le chargeur embarqué de 11 kW permet d'envisager un plein en un peu plus de 6 heures sur borne de 11 kW et

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : à partir de 43 900 € en 2 roues motrices/petite batterie, disponible en fin d'année, ou 46 900 € dès maintenant, en cœur de gamme 286 ch/77 kWh. A 57 500 €, notre version AWD n'a pas droit au bonus. Et aucune remise n'est en vue à ce stade.

L'entretien : tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : l'équipement de série est étoffé, mais la pompe à chaleur est en option, tout comme le pack Aide à la conduite⁽¹⁾.



Même si l'on retrouve des commandes identiques à celles de l'ID.4, le style de la planche de bord est propre à l'Explorer. Et le grand écran peut s'incliner.



Nombre de places : 5

C'est l'un des points forts de cette plate-forme. L'empattement de 2,77 m permet de loger la batterie sous le plancher et de préserver beaucoup d'espace à l'arrière.



Volume : 440 dm³ 3812E
Son volume n'impressionne pas, mais le coffre s'avère pratique, grâce notamment au hayon motorisé.



L'Explorer mesure 4,47 m de long, soit 7 cm de moins qu'un Peugeot E-3008, par exemple.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Ecran tactile 14,6" avec navigation connectée et assistant vocal Alexa • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs Matrix Led • Régulateur adaptatif/limiteur de vitesse • Surv. angles morts et attention du conducteur...

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Apple CarPlay et Android Auto • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Eclairage d'ambiance • Hayon mains libres • Jantes alliage 20" • Siège conducteur à réglages élec. • Système audio Bang & Olufsen • Vitres AR surteintées • Volant chauffant.

En option Sécurité : • Pack Aide à la conduite⁽¹⁾ (1 300 €).

Agrément : • Attelage rétractable (1 050 €) • Jantes alliage 21" (600 €) • Peinture métallisée (900 €)⁽²⁾ • Pompe à chaleur (1 150 €) • Toit panoramique (1 000 €).



Avec ses deux moteurs et sa puissance cumulée de 340 ch, l'Explorer AWD se montre à la fois dynamique sur route et sécurisant par faible adhérence (pluie, neige...).

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5s3
Consommation cycle mixte	16,6 kWh/100 km
Autonomie électrique	532 km
Temps de charge borne rapide	26 mn ⁽¹⁾
Poids	2 179 kg

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion NMC	79 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	340 ch
Couple maxi AV/AR	134/545 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/50 R20
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,95 x 1,64
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ⁽²⁾
1. De 10 à 80 %. 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.	

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Ford Explorer AWD Extended Range (57 500 €*, 340 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts électriques avec transmission 4x4, qui comprend notamment : MG Marvel R 4WD Performance (40 990 €*, 288 ch), Tesla Model Y Grande Autonomie AWD (51 990 €*, 514 ch), Volkswagen ID.4 GTX (61 100 €*, 340 ch), Volvo EC40 Twin Motor Plus (64 000 €*, 442 ch).

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

Le verdict



Intéressant

Malgré une ergonomie perfectible, l'Explorer fait preuve d'un bon sens de l'accueil à bord. Grâce à ses deux moteurs et à son châssis affûté, il parvient à procurer un réel plaisir de conduite, bien que sa masse soit élevée. Et il est 3 600 €* moins cher que l'ID.4 GTX.

jusqu'à 10 heures sur Wallbox de 7,4 kW. Pas de bonus pour notre modèle d'essai qui, même s'il est fabriqué en Europe, dépasse allègrement les 47 000 €. Cela dit, à 57 500 €*, il est 3 600 €* moins cher que l'ID.4 GTX, pareillement

motorisé. La version deux roues motrices bénéficie, elle, des 4 000 € de bonus, même en finition Premium, celle-ci étant vendue sous forme de pack. Quant à l'entrée de gamme à 43 900 €, elle sera disponible en fin d'année. ■



La nouvelle Hyundai i20

ESSENCE

1.0 T-GDi Hybrid 48V DCT7

Executive

100 ch - 6,7 l/100 km

26800 € / 25400 €*


PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Hyundai i20 restylée à trois propriétaires de véhicules équivalents. Jean-Luc, Patricia et Gelas nous livrent leurs impressions.

JEAN-LUC Retraité, Bièvres (91)


Il possède une **Renault Clio**
1.6 E-Tech full hybrid Techno
25400 € - 145 ch - 5,3 l/100 km

Bien qu'ayant des qualités,
cette i20 peine à me convaincre

Le design

Cette i20 ne joue pas vraiment la carte de la sobriété... Lignes tendues et arêtes sur les flancs expriment un dynamisme qui plaira sans doute aux jeunes, d'autant que le toit noir tranche franchement avec ce "jaune pétant". L'arrière me semble, lui, plus classique, mais reste cohérent avec l'ensemble.

La vie à bord

Le coffre est assez similaire au mien. Seulement, ici, la batterie occupe la cavité de la roue de secours et empêche cette option. En revanche, je m'étonne de l'aisance offerte à l'arrière. La banquette, ferme et sans relief, pénalise toutefois le confort. Les plastiques recouvrant les portes et la planche de bord sont, eux, plutôt spartiates. Résultat, l'ambiance est terne, malgré un écran multimedia façon format 16/9, moderne et lisible.

Au volant

La suspension ne fait pas dans la douceur. Cette i20 est toutefois facile à prendre en main. La boîte auto. est fluide à l'usage. C'est cependant dommage que le stop/start crée des vibrations au redémarrage du moteur. Ce dernier accuse d'ailleurs un déficit de puissance qui se ressent face à ma Clio. Un écart qui aurait dû être compensé par une moindre consommation. Mais non...

PATRICIA Responsable inform., Montigny-le-Br. (78)


Elle possède une **Volkswagen Polo**
1.0 TSI DSG7 R-Line
29610 € - 116 ch - 6,6 l/100 km

Elle est mignonne mais
manque de nervosité

Le design

Le motif et la forme de la calandre, ajoutés à l'effet plongeant des phares, donnent de la "gueule" à cette i20. Les reliefs de la carrosserie, appuyés par des jantes très "design", apportent aussi de la sportivité à la ligne. L'originalité des feux me plaît autant à l'arrière. J'adhère donc à son look sans hésitation.

La vie à bord

La planche de bord est plutôt sympa. Mais dans les détails, notez ces boutons de clim' vieillots, ou cet étrange pommeau de boîte, peu agréable en main. En revanche, la position de conduite est idéale, avec une bonne vision du compteur et de l'écran du GPS. L'espace à l'arrière est également une surprise agréable, tandis que le coffre ferait tout à fait l'affaire dans ma vie quotidienne.

Au volant

Le moteur me semble mou. Peut-être est-ce dû à la boîte automatique, moins réactive? Quoi qu'il en soit, l'i20 est moins nerveuse que ma Polo. Et ce n'est pas tout... Le freinage manque de mordant. Je constate aussi que le relief de la route se répercute sèchement dans le siège. Autre point lié au confort, celui des oreilles cette fois-ci: dès 100 km/h les bruits d'air s'invitent assez nettement dans l'habitacle.


GELAS Ingénieur, Saint-Denis (93)


Il possède une **Hyundai i20**
1.0 T-GDi Hybrid 48V DCT7 Creative
24500 € - 100 ch - 6,7 l/100 km

Les petits détails esthétiques
suffisent à agrémenter l'i20

Le design

C'est un peu le jeu des sept erreurs que d'observer les évolutions de l'i20... Pourtant, chaque détail modifié apporte quelque chose: motif de calandre, logo en bout de capot, ou contour noir brillant des phares et ouïes latérales du pare-chocs font leur effet. Les nouvelles jantes allègent leur design, et le bouclier arrière bicolore vient "asseoir" visuellement la voiture au sol.

La vie à bord

Je vais être honnête, le coffre est bien celui d'une citadine... Vous me donnez cependant l'occasion de saluer l'espace disponible aux places à l'arrière. En revanche, j'aurais apprécié un petit coup de frais sur la présentation et sur certains plastiques de la planche de bord... Côté points positifs, notez les deux écrans digitaux, toujours dans le coup, et la connexion sans fil du téléphone avec Android Auto et Apple CarPlay.

Au volant

Je remarque que le moteur transmet encore, parfois, de légers à-coups aux changements de rapports de la boîte automatique. Il ne manque pas d'allant mais, quand j'ai acheté la mienne, je m'attendais à mieux en consommation, surtout en ville, vu son système hybride. L'i20 reste malgré tout pour moi une agréable citadine pour la vie quotidienne.



**J'ADHÈRE
AU CLUB
ET J'EN
PROFITE**

**2€
,67**

SEULEMENT*
par mois

**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**

tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

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

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

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

**J'AI EN
PLUS EN
CADEAU**
un hors-série
sur la passion
VéloSoleX



(160 pages, valeur 15.90€)

NOS PARTENAIRES



mobilité club
france



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

* n° non surtaxé

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

Je souscris au Club Auto Plus

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1557149

Dater et signer obligatoirement

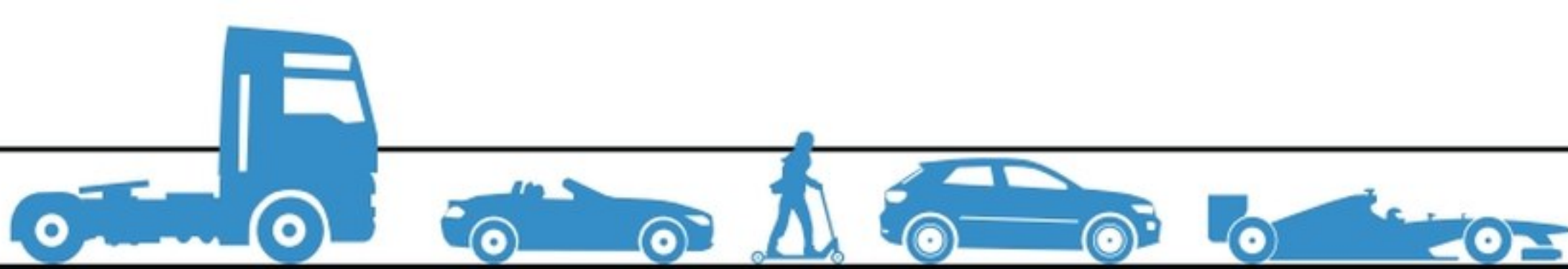
À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - FRANCE - Identifiant du créancier : FR77222 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





Cupra Formentor Restylage et version VZ plus puissante pour le SUV compact espagnol

VZ 2.0 TSI - 333 ch - 55 730 € / 115 730 €*



PHOTOS: A. PAUMARD

Envers et contre tout...

Premier modèle conçu exclusivement pour Cupra et commercialisé depuis 2020, le Formentor s'est encore écoulé à plus de 120 000 unités l'année dernière. Il profite de l'été 2024 pour s'offrir un restylage. Léger, le coup de blush: une calandre "nez de requin", des optiques qui se veulent plus agressives, des antibrouillards triangulaires, des feux tridimensionnels, un système d'infodivertissement revu et l'utilisation massive de matériaux recyclés. Sous le capot, la version V (essence microhybride) revendique 150 ch (à partir de 42 675 €). Pour des raisons fiscales, la VZ5 (équipée du cinq cylindres Audi) disparaît du catalogue. Mais Cupra continue de parier sur les performances avec deux autres variantes VZ. Une version hybride rechargeable de 272 ch (57 135 €),

qui met à l'abri d'un malus, et une déclinaison 100% thermique (55 730 €) qui reçoit le même 2.0 TSI que les Audi S3 et Volkswagen Golf R. Désormais, celui-ci revendique tout de même 333 ch, soit 23 ch de plus que précédemment. Bénéficiant de la relative légèreté de son moteur, ce Formentor se montre à l'aise en virage. Les accélérations sont musclées (0 à 100 km/h en 4s8), les freins Akebono (optionnels) puissants et rassurants, et la transmission intégrale 4Drive garantissent un rythme que bien des GTI auront du mal à suivre. Bref, ce SUV Cupra donne envie de le pousser dans ses retranchements, un autobloquant arrière piloté (présent aussi sur l'Audi RS3) incite même à s'essayer à la glisse! Reste à avaler une pilule amère: le maxi malus de 60 000 €!

Sylvain Vétaux



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	250 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	4s8
Consommation cycle mixte	8,8 l/100 km
Poids	1 566 kg
1. Limitée électroniquement.	

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 984 cm ³
Puissance maxi	333 ch à 5 600 tr/mn
Couple maxi	420 Nm à 2 100 tr/mn
CO ₂ /Malus	199 g/km/+ 60 000 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	245/40 R19
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,45 x 1,84 x 1,51
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict



Intéressant



Cupra annonce avoir soigné davantage les assemblages, mais la planche de bord n'évolue pas. Matériaux et finitions sont de bonne facture. En revanche, la présentation générale est trop austère.



Très enveloppants, les sièges "CupBucket" reposent sur une coque en fibre de carbone. Ils disposent de réglages électriques et se montrent suffisamment confortables, malgré leur forme creusée et leurs renforts latéraux prononcés.

DU 30 AOÛT AU 1^{er} SEPTEMBRE 2024
CHÂTEAU FILHOT - 33210 SAUTERNES

TERRE de CHASSE

- Gascon par nature -

- EXPOSITION • DÉMONSTRATIONS
- BALL-TRAP • ÉVÈNEMENTS

Restauration
sur place

**ENTRÉE
10€***

www.terredechasse.com

* Gratuit pour les enfants
de moins de 12 ans



EN PARTENARIAT AVEC / IN PARTNERSHIP WITH

LE CHASSEUR FRANÇAIS **la chasse** la revue nationale de **GrandGibier** **TIRMAG** LE MAGAZINE DE "Tous les Chasseurs"

Nos partenaires





UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Protection en verre trempé pour écran de voiture de Spigen



PHOTOS: F. GROUT

Protection en verre trempé pour écran de Spigen,
de 20,99 à 49,99 € sur [Amazon.fr](https://www.amazon.fr).

Spigen propose de multiples références de protections en verre trempé pour les écrans de voiture. Nous avons testé plusieurs modèles...

Comment ça marche ?

Le pack inclut une lingette de détergent pour le nettoyage, une microfibre pour l'essuyage, deux stickers pour capturer les poussières, une raclette pour chasser les grosses bulles et une petite spatule pour la finition et les petites bulles. Pour les petits écrans, la protection se pose grâce à deux languettes souples en plastique positionnées sur le verre qui servent de guide. Pour les grands modèles, un cadre en plastique sur mesure accueille la protection et vient

recouvrir la dalle. Il faut appuyer et faire coulisser les doigts en diagonale dans l'emplacement prévu pour coller le verre. Deux finitions sont disponibles : claire pour garder l'aspect d'origine ou mate qui atténue les traces de doigts et les reflets.

Au final ● ● ●

Les instructions comme les accessoires sont parfaits. La pose est facile, rapide et le cadre en plastique rassure pour l'installation sur des écrans de grande taille. Le résultat est impeccable. La protection offre le toucher du tactile originel. Nos mesures montrent que le verre Spigen est deux fois plus épais (1 mm) et résistant que ses rivaux bon marché (Ali Express).

Bien ● ● ● Moyen ● ● ● Décevant ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le volant moteur bimasse

Cet organe souvent oublié ne fait parler de lui... que lorsqu'il est défaillant et doit être remplacé ! Mais quelle est l'utilité du volant moteur bimasse ?

Comment ça marche ?

Le volant moteur est un grand disque installé au bout du vilebrequin et solidaire de ce dernier. Son rôle : faire office de volant d'inertie, en lissant le fonctionnement d'un moteur thermique dont la particularité est de ne pas produire de la puissance en continu, mais de façon irrégulière au gré des explosions. Historiquement d'un seul tenant, le volant moteur est devenu "bimasse" lorsqu'il s'est décomposé en deux éléments reliés par des ressorts. Apparu en 1985 sur de puissantes BMW essence, il s'est répandu avec l'avènement des moteurs

diesels à injection à haute pression, ainsi que l'arrivée de mécaniques à trois, voire deux cylindres : des blocs fonctionnant à bas régimes et aux cycles moins réguliers. Grâce à ses deux parties séparées par des ressorts, le volant bimasse amortit de façon plus efficace ces irrégularités, réduisant notablement à-coups et vibrations.

A l'usage

Si le volant moteur monobloc est presque inusable, ce n'est pas le cas de son cousin bimasse, dont les ressorts s'abîment – voire cassent – à la longue. Dans ce cas, c'est l'embrayage qui fait office de "fusible", en s'usant de façon accélérée. En temps normal, mieux vaut vérifier le volant moteur à chaque remplacement d'embrayage.

Constitué de deux parties reliées par des ressorts, le volant moteur bimasse contribue à filtrer les vibrations et à-coups générés par le moteur.



SCHAEFFLER

LE TUTO

Par Soufyane Benhammouda

Comment garder un pare-brise toujours propre

Le pare-brise est mis à rude épreuve en été : insectes et pluies sableuses peuvent vite gêner la vision. Pour une conduite plus sûre et confortable, voici nos conseils pour garder la vitre impeccable.



INSPECTEZ LES ESSUIE-GLACES



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Des gestes simples facilitent le nettoyage du pare-brise et permettent de le garder propre le plus longtemps possible.

■ Commencez par vérifier l'état des balais d'essuiе-glaces et tirez sur les raclettes en caoutchouc pour vous assurer qu'elles ne se déchirent pas. Si elles sont en bon état, nettoyez les lames et dégraissez-les avec de l'eau savonneuse.

■ Si besoin, réglez les buses de lave-glace avec une aiguille. Le jet doit atteindre le haut du pare-brise pour rester efficace sur autoroute. Faites un essai avant de passer au pare-brise.

DÉGRAISSEZ LE PARE-BRISE



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Balais relevés, nettoyez la vitre. Plus la surface est propre, meilleur sera le contact entre les lames et le verre, et plus vite seront chassées les impuretés. Vaporisez le produit sur le pare-brise et essuyez avec une éponge à maille. Effectuez un second passage avec un chiffon microfibre propre, en croisant les mouvements. Enfin, appliquez un produit antipluie : son effet déperlant protège des gouttelettes et enlève les traces d'insectes.

■ N'oubliez pas l'intérieur : la lumière projetée sur un verre gras forme des halos qui gênent fortement la vision au coucher du soleil ou de nuit. Cela évitera aussi la formation de buée. Pour retarder son apparition et protéger la vitre du gras, appliquez un produit antibuée.

PROCUREZ-VOUS UN PRODUIT DÉMOUSTIQUANT

■ Toujours avant le départ, remplissez le bocal du lave-glace avec un liquide spécial été et démoustiquant (5 € les 5 litres). Ses propriétés le rendent plus efficace sur les pare-brise chauds et il décolle plus facilement les moustiques écrasés. Gardez un bidon dans le coffre pour ne jamais être à court.

■ Si la place est comptée, optez pour des pastilles effervescentes à diluer dans 4 litres d'eau chacune. Comptez 15 € les 100 doses, soit 400 litres de produit ! Pensez à retirer le filtre du réservoir (s'il y en a un) ou faites le mélange dans une bouteille ou un bidon. Vous pouvez également vous équiper d'un pulvérisateur démoustiquant pour vous aider à nettoyer le pare-brise à la main une fois la voiture à l'arrêt. Plus écologique, le vinaigre blanc appliqué directement sur la vitre est d'une redoutable efficacité.



N. SOLER

SUR LA ROUTE, N'ATTENDEZ PAS POUR AGIR



N. SOLER

■ En roulant, la méthode la plus efficace consiste à asperger le pare-brise avec le liquide du lave-glace dès qu'un insecte s'écrase dans le champ de vision. Cela évite aux salissures de sécher, rendant plus difficiles les opérations de nettoyage. Evidemment, à ce rythme, le bocal (dont le volume varie entre 2 et 4 litres) peut se vider en 300 km seulement un soir d'été. Et sur autoroute, la vitesse oblige à pulvériser généreusement pour obtenir des résultats satisfaisants, la majorité du produit étant dispersée par les flux d'air.

LAVAGE MANUEL : UNE MÉTHODE EFFICACE



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

■ Si votre pare-brise a été dégraissé avant le départ et si vous avez agi rapidement sur la route, le nettoyage sera bien plus facile et rapide. Mais il faudra pour cela vous mettre à l'abri du soleil, et attendre que la vitre soit froide ou aller très vite : au contact d'un verre chaud, le produit s'évapore très rapidement, laissant derrière lui des marques très difficiles à faire partir.

■ Pour déloger les insectes, munissez-vous d'une éponge à maille ou classique habillée d'un collant en Nylon. C'est aussi efficace et plus économique. Profitez-en pour passer un coup sur les phares. Dans la mesure du possible, évitez d'utiliser les éponges disponibles en libre-service. Mal entretenues, elles peuvent salir davantage le pare-brise, voire le rayer.



LES PRIX SE RESSERRENT EN OCCASION...

Dacia récentes

Toujours plus intéressantes que les Renault ?

En neuf, le label low cost a toujours pu compter sur ses tarifs attractifs pour sortir du lot. En seconde main, la décote plus forte subie par les modèles des marques généralistes rééquilibre le débat. C'est notamment le cas des Renault, dont dérivent étroitement les Dacia...

Spring / Twingo "3" : une rencontre électrique

DACIA SPRING



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
8000 €

LE BON CHOIX: 45 ch

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



Première électrique low cost, la Spring a frappé un grand coup avec ses tarifs imbattables en neuf. Une avance qu'elle conserve en occasion, notamment dans sa version de 45 ch. Mais à 8000 € seulement, que propose-t-elle ? Une autonomie correcte, une dotation complète dès l'entrée de gamme Confort (6 airbags, 4 vitres électriques, la clim' et des phares auto.) et un habitacle étroit composé de plastiques "cheap", mais généreux en rangements. Au volant, les performances sont limitées, la tenue de route, moyenne. Mieux vaut rester en ville, là où elle prend tout son sens. Son autonomie dépasse alors 200 km, moyennant une recharge de 4h50 sur une borne de 7,4 kW. Une voiture simple, mais efficace.

Vu une Business de 2021 avec 25000 km à 7900 €

RENAULT TWINGO "3"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
10000 €

LE BON CHOIX: E-Tech

Électrique ■ 3 CV ■ 81 ch ■ 137 km/h
■ Autonomie: 132 km ■ Coffre: 205 dm³



Avec sa bonne bouille et son intérieur pimpant, la Twingo électrique fait davantage envie que sa cousine. Mais quand on regarde de plus près, on reste un peu sur sa faim : à moins de 10000 €, il faut se contenter de l'entrée de gamme Life, qui fait l'impasse sur la clim'. Pour en profiter, visez une Zen, 1000 € plus chère. On se console avec des performances et un comportement routier qui offrent davantage de polyvalence que chez Dacia. Hélas, l'autonomie ne suit pas, avec à peine plus de 106 km sur autoroute. Seuls avantages, une recharge plus rapide (4 h sur une borne de 7,4 kW), avec la possibilité d'accepter jusqu'à 22 kW en courant alternatif, et une finition plus soignée. Bref, trop peu pour justifier les 2000 € de surcoût...

Vu une Life de 2021 avec 29000 km à 9990 €

Verdict : la Spring plus pragmatique



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

Sandero "3" / Clio "5" : le duel des petites polyvalentes

DACIA SANDERO "3"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
11 500 €

N. SOLER

LE BON CHOIX: 1.0 Eco-G

GPL ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 165 km/h
■ 8,6/6,5 l/100 km (GPL/SP) ■ Coffre: 380 dm³



Une Dacia carburant au GPL, la recette semble idéale pour ceux qui veulent enchaîner les kilomètres sans se ruiner. Et pour les budgets les plus serrés, la finition Essentiel vous permettra de rester sous la barre des 10 000 €. Mais elle comprend tout juste l'essentiel, justement, puisque la climatisation n'est pas fournie d'office. A l'inverse, la Stepway Confort fait le plein d'équipements: radar de recul, écran tactile avec Mirror Screen, phares et clim' auto... Dommage que cela fasse gonfler la mise de départ de 1 500 €, et que l'habillage de cette déclinaison baroudeuse entraîne une hausse de la consommation de 0,5 l/100 km. Bon point, en revanche, pour la belle habitabilité et le coffre généreux.

Vu une Stepway Confort de 2021 avec 69 000 km à 11 400 €

RENAULT CLIO "5"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
12 000 €

Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX: 1.0 TCe GPL

GPL ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 180 km/h
■ 8,4/6,1 l/100 km (GPL/SP) ■ Coffre: 293 dm³



Avec un prix de départ supérieur de 5 000 € à celui de sa rivale, la Clio semblait bien mal engagée... Mais les remises consenties chez Renault et la décote plus rapide de ses modèles réduisent l'écart à peau de chagrin en moins de quatre ans. Le tout avec des prestations routières supérieures, malgré les progrès de Dacia en la matière. Direction franche, train avant accrocheur, la Clio est plus dynamique tout en maîtrisant bien ses mouvements de caisse. Mieux insonorisée, elle fait aussi la différence au chapitre confort. En prime, la chic Intens n'est pas forcément plus chère que la Zen, déjà bien pourvue (Bluetooth, Mirror Screen, climatisation...). Seul bémol, le coffre un brin biscornu.

Vu une Intens de 2021 avec 75 000 km à 11 900 €

Verdict: la Clio, plus agréable

Duster "2" / Captur "2" : les séducteurs dans l'arène

DACIA DUSTER "2"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
14 000 €

A. SAUNIER

LE BON CHOIX: 1.3 TCe 130

Essence ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 183 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ Coffre: 479 dm³



Parmi les nombreux moteurs essence disponibles sous le capot du Duster "2", le 1.3 TCe 130 est sans aucun doute le meilleur plan. Plus fiable que le 1.2 qu'il remplace (facile, diront les mauvaises langues), il est moins surcoté que son petit frère, le 1.0, carburant au GPL et plus plaisant que le 1.6 sans turbo. A l'usage, on apprécie sa douceur et son aisance, aussi bien à bas régime qu'à l'accélération. Il permet en outre d'accéder à la finition haute Prestige, à l'équipement généreux: GPS, caméra de recul, clim' automatique, jantes alu... On est loin du low cost! Les progrès en matière de finition et de confort le confirment. On regrette cependant la modularité basique et les plastiques encore sensibles aux rayures.

Vu un Prestige de 2019 avec 68 000 km à 13 900 €

RENAULT CAPTUR "2"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
15 000 €

A. SAUNIER

LE BON CHOIX: 1.3 TCe 130

Essence ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 193 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre: de 402 à 522 dm³



Derrière un physique similaire à l'ancien, l'actuel Captur cache de réels progrès. A bord, la finition fait un bond en avant, avec une présentation moderne et des plastiques de bien meilleure facture. Surtout en finition Intens, qui dispose d'un bel écran de 9,3", mais aussi d'aides à la conduite dernier cri absentes chez Dacia. Courante dans les annonces, elle est à peine plus chère qu'une Zen et comprend le radar de recul, la peinture bicolore, les essuie-glaces et la clim' auto. Son 1.3 TCe lui va comme un gant, avec une belle vivacité dès 1 600 tr/mn et un appétit à peine supérieur à celui du 1.0 TCe. Côté finances, si l'écart de 1 000 € à l'achat peut faire hésiter, la consommation inférieure du Captur (0,4 l/100 km en moyenne) équilibre le débat.

Vu un Intens de 2020 avec 74 000 km à 14 990 €

Verdict: deux très bons choix

Acheter une voiture d'occasion

Jogger / Megane "4" Estate : querelles de famille

DACIA JOGGER



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
17 000 €

LE BON CHOIX: 1.0 Eco-G

GPL ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 159 km/h
■ 9,9/7,3 l/100 km (GPL/SP) ■ Coffre: 815 dm³



Jusqu'aux portes avant, il s'agit d'une Sandero "3". Malgré d'évidents progrès, la finition paraît un brin basique et le confort, correct, sans plus. OK, mais derrière, le Jogger dispose d'une carrosserie haute et cubique qui lui confère des atouts majeurs pour un break. D'emblée, les trois sièges arrière identiques, les nombreux rangements et les tablettes aviation font penser à un monospace. Grâce à son coffre, il écrase la concurrence, accueillant 815 dm³ en configuration 5 places. La version 7 places reçoit, quant à elle, de 212 à 699 dm³ de bagages selon le nombre de personnes à bord. Imbattable... Avec le solide 1.0 GPL, il délivre en outre de bonnes performances pour un coût d'usage très réduit.

Vu un Extreme de 2022 avec 56000 km à 16990 €

RENAULT MEGANE "4" ESTATE



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
16 000 €

LE BON CHOIX: 1.5 Blue dCi 115

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 183 km/h
■ 5,4 l/100 km ■ Coffre: 575 dm³



Une banquette rabattable d'un geste depuis le coffre, un plancher réglable permettant d'obtenir une surface plane, un dossier de siège passager qui s'abaisse (sauf sur la Zen) pour pouvoir charger des objets de 2,70 m de long... le break Megane dispose d'arguments intéressants mais somme toute classiques. Surtout, le volume proposé paraît ridicule face à la soute de sa rivale. Alors oui, il se révèle un peu plus valorisant, avec un confort plus prévenant et davantage d'efficacité dans les virages. Mais lorsqu'on achète un break pour ses capacités d'emport, tout cela passe au second plan. La version non restylée, disponible sous les 10000 €, semble mieux armée pour séduire les acheteurs. Pas de version 7 places.

Vu une Business de 2021 avec 56000 km à 15990 €

Verdict: le Jogger, plus cher, mais un ton au-dessus

Lodgy / Grand Scenic "4" : lutte des classes

DACIA LODGY



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
12 000 €

LE BON CHOIX: 1.5 Blue dCi 115

Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 174 km/h
■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 870 dm³ (230 dm³ en 7 places)



Avec sa soute de 870 dm³ (en configuration 5 places), la Lodgy a de quoi séduire. Moins répandu que son prédécesseur, le bloc 1.5 de 115 ch offre plus d'allant tout en consommant encore moins. Ces qualités indéniables ne peuvent toutefois pas masquer l'aspect utilitaire de l'engin. Outre sa ligne sans charme, malgré les efforts réalisés sur les versions Stepway, le roumain pâtit aussi et surtout d'une modularité trop basique. Au menu, deux banquettes (fermes) rabattables en deux parties et des rangements peu nombreux. Bref, les prestations s'apparentent davantage à celles d'un ludospace que d'un monospace. Reste un rapport prix/volume de chargement imbattable.

Vu un Stepway 7 places de 2019 avec 84000 km à 11990 €

RENAULT GRAND SCENIC "4"



PRIX MOYEN
CONSTATÉ
14 000 €

LE BON CHOIX: 1.7 Blue dCi 120

Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch ■ 175 km/h
■ 6,4 l/100 km ■ Coffre: 608 dm³ (226 dm³ en 7 places)



Quand on grimpe à bord d'un Grand Scenic, difficile de croire qu'il évolue dans la même catégorie que son cousin... Nombreux rangements, tablettes aviation, stores pare-soleil et, surtout, des sièges arrière indépendants, coulissants et amovibles. Cette version longue dispose d'un coffre de 608 dm³ en 5 places. Une valeur certes inférieure à celle qu'affiche son rival, mais suffisante pour une majorité d'acheteurs. Le tout profite d'une présentation plus soignée et d'une finition d'un autre niveau. Sous le capot, le 1.7 installé à partir de 2019 séduit beaucoup plus que l'ancien 1.5 grâce à son couple élevé. La souplesse y gagne, la sobriété demeure un bel atout. Toutefois le surcoût de 2000 € pourrait freiner les budgets serrés.

Vu un Business de 2019 avec 92000 km à 13900 €

Verdict: un vrai dilemme

BMW X4

C'est un coup de massue que vient de recevoir Georges Guilbaud. Bien que fidèle client de BMW, il se voit refuser par le constructeur allemand une participation aux frais de réparation de son X4.



EMMA PELLET / ANDIA

1 116 € pour remplacer deux vérins de coffre à 41 900 km !

Alors que la concurrence est de plus en plus âpre et que les automobilistes ne semblent plus guère attachés à une marque, les clients fidèles sont une pépite que ces dernières devraient chouchouter. Ce n'est, hélas, pas toujours le cas, comme le montre le dossier de Georges Guilbaud, de Saint-Brevin-les-Pins (44), et de son X4 xDrive20i de 2018. Ce SUV est la quatrième BMW de notre lecteur. Autant dire que son attachement au label bavarois ne peut pas être mis en cause.

D'ailleurs, il fait systématiquement entretenir son véhicule chez un concessionnaire BMW. Pourtant, alors que son X4 n'a que 41 900 km, il va se voir présenter une lourde facture.

Dossier expédié

Au mois de juin dernier, Georges constate que lorsqu'il manipule le hayon électrique de sa voiture, celui-ci s'ouvre et se referme aussitôt. Intrigué, il demande à son garagiste BMW de rechercher ce qui pose problème. Rapidement,

les vérins motorisés sont mis en cause. Ces éléments n'étant pas réparables, c'est un devis de remplacement qui est remis à notre lecteur. Son montant ? 1 116 € ! Trouvant cette défaillance très précoce vu le faible kilométrage de son véhicule, Georges charge le chef d'atelier de formuler une demande de prise en charge auprès du constructeur. Presque immédiatement, celle-ci revient avec une réponse négative. Un refus que notre lecteur trouve injustifié.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Le désarroi de Georges est parfaitement compréhensible. En effet, il pouvait légitimement espérer que les vérins de coffre de son X4 résistent plus longtemps. Ainsi, pour ces pièces, le barème de nos experts indique une durée de vie de 250 000 km ! Certes, le temps joue également un rôle dans leur usure. Mais le X4 de Georges vient tout juste d'avoir 6 ans. Si cela justifie un taux de vétusté, BMW doit tout de même prendre en charge 80 % des frais engagés.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Ford Puma

Injecteurs fragiles

En 2022, j'ai acheté un Ford Puma 1.0 EcoBoost Flexifuel 125 neuf. Il vient d'avoir 72 000 km et les injecteurs ont dû être changés. Sur les 702 € de réparations, je n'ai obtenu que 4 % de remise !

Frédéric Jeannerod, 57100 Thionville

NOTRE CONSEIL Le geste accordé par Ford est indigne d'un grand constructeur automobile. En se référant au barème de nos experts, on constate effectivement que des injecteurs ont une longévité normale de 200 000 km et que leur remplacement est à la charge du constructeur jusqu'à 5 ans/50 000 km. Vous devez donc mettre Ford en demeure de vous rembourser à 100 %.

Peugeot 3008

Protection zélée

L'antivol électronique de mon 3008 1.2 PureTech 130 de 2017 (117 500 km) fonctionne si bien que, régulièrement, il empêche l'auto de démarrer. Le devis de remplacement est de 564 €. Peugeot doit-il en payer une part ?

Véronique Lambey, 25000 Besançon

NOTRE CONSEIL Absolument car, comme tous les calculateurs électroniques d'une voiture, celui-ci doit durer au minimum 250 000 km. Aussi, en tenant compte du kilométrage de votre 3008, mais également du fait que ce dernier a presque 7 ans, il vous faut exiger que Peugeot assume 45 % de la facture, soit 254 €.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Volkswagen a payé 43 % des dégâts collatéraux

Notre n° 1865 était l'occasion de mettre en avant Maurice Costerg, d'Aigueblanche (73), son Tiguan 2.0 TDI 150 4Motion de 2016 (94 700 km) et le comportement inqualifiable de Volkswagen envers son client. En effet, Maurice nous a contactés car, à la suite d'une petite fuite d'huile, il a écopé d'un devis de 1 407 € (la distribution doit être refaite par la même occasion). Le constructeur ne propose alors à son client qu'un rabais de 7 % ! Après notre publication, VW a toutefois revu sa position et offert à Maurice un avoir de 600 €.



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.



N. SOLER

BIEN CHOISIR UNE...

Volkswagen Coccinelle essence (2011-2019) à moins de 14 000 €

La craquante Coccinelle peut se négocier sous les 14 000 € sur le marché de l'occasion. Une opportunité de mettre la main sur un véhicule orienté plaisir. Mais un tri s'impose dans l'offre.

Comme la New Beetle avant elle, la Coccinelle fait référence au passé en reprenant les codes de la célèbre Cox. Son style plus affirmé cache avec brio sa base technique partagée avec de nombreux modèles de la galaxie Volkswagen (VW Golf, Seat Leon, Skoda Octavia). Même chose à bord, avec un poste de conduite original. La casquette ronde au-dessus des compteurs, la boîte à gants en façade ou les différents inserts colorés sont inimitables. Et l'ambiance ne vieillit pas, malgré ses plus de

10 ans. Seules les rares versions d'entrée de gamme, sans nom, sont tristes, avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Il faudra viser les finitions Vintage ou Sport, qui reçoivent la climatisation, un écran tactile de 6,5" et de nombreuses applications décoratives. Plusieurs versions spéciales, toutes aussi craquantes les unes que les autres, se sont ajoutées temporairement au catalogue au cours de sa carrière. Mais certaines (Denim, Dune...) sont vite hors budget. Comme toutes les séductrices de ce genre, la Coccinelle n'est en revanche

pas la plus pratique. Au quotidien comme pour les loisirs, les places arrière sont étriquées et pas très faciles d'accès, tandis que le coffre peut se montrer juste. Tout aussi séduisante, la déclinaison cabriolet est encore moins accueillante. Elle rentre dans le budget, à condition de ne viser qu'un 1.2 TSI avec au minimum 140 000 km. Risqué...

Sensations édulcorées

Côté mécanique, il n'est pas question pour elle d'embarquer un moteur arrière comme son illustre devancière. Modernité oblige (et facilité de fabrication aussi), la Coccinelle repose sur une plateforme de Golf 6. On y retrouve donc sans surprise le même éventail de blocs turbo-essence, disponibles à son lancement. Déployés en 2015 juste avant le restylage, les

1.4 TSI 150 et 2.0 TSI 220 n'entrent pas dans le budget. Le plus abordable est le 1.2 TSI 105 modeste mais présentant quelques soucis de fiabilité. Le 1.4 TSI 160 offre le meilleur compromis entre agrément de conduite et consommation. Mieux encore, il peut être associé à la boîte auto. DSG à 7 rapport, qui cumule les éloges. Mais il faudra surveiller son fonctionnement (des à-coups signalent l'usure du double embrayage) et accepter un surcoût important. Enfin, le 2.0 TSI de 200 ch qui coiffe la gamme est le plus performant. Le comportement, certes sûr et confortable, permet d'enchaîner les virages avec entrain. Mais côté sensations, y compris avec le châssis sport, ce n'est pas autant l'extase que lorsque l'on regarde cette Coccinelle!

Par Soufyane Benhammouda

L'habitacle conserve de nombreux clins d'œil au passé, avec un tableau de bord coloré ou une boîte à gants en façade. La finition est rigoureuse, et les matériaux, plutôt solides.



Stricte trois portes, la Coccinelle complique l'accès aux places arrière. Un exercice qui demande de la souplesse tant pour rentrer que pour voyager. Le coffre à hayon est pratique, mais la malle se remplit assez vite.



Volume: 340 dm³

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Pas de climatisation ni même d'écran GPS : l'entrée de gamme (sans nom) est pingre. Préférez la Vintage, beaucoup plus à la hauteur avec la clim', le régulateur de vitesse et quelques attentions esthétiques. Plus suggestive, la Sport embarque le système Climatronic bizona et des jantes de 17". Ces deux dernières finitions ont donné naissance à de très nombreuses séries spéciales (Couture, Denim, Origins...) avec des présentations spécifiques.

LA DOTATION DE SÉRIE

Coccinelle: • ABS + ESP • Jantes acier 16" • Ordinateur de bord • Radio-CD MP3 • Volant cuir.

Vintage: • Accoudoir central • Antibrouillards • Bluetooth • Capteur de pluie • Climatisation • GPS couleur • Jantes 17" • Pack chrome • Régulateur de vitesse • Rétro intérieur jour/nuits auto. • Tableau de bord couleur carrosserie • Volant cuir multifonction.

Sport: • Châssis sport, double sortie chromée et étriers rouges (2.0) • Clim' auto. bizona • Manomètres sport • Sièges sport • Spoiler AR.

Fender: • Capteur de lumière • Connexion audio iPod • Jantes disco 18" • Phares bi-xénon • Système hi-fi.



N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.2 TSI 105	1.4 TSI 160	1.4 TSI DSG7 160	2.0 TSI DSG6 200
Vitesse maxi	167 km/h	203 km/h	201 km/h	223 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s3	30s3	30s1	28s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/14s4/21s4	7s8/9s7/12s4	5s7 (en Drive)	4s4 (en Drive)
Consommation moyenne	7,6 l/100 km	7,9 l/100 km	7,8 l/100 km	8,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/7,9/7,7 l/100 km	7,4/7,7/8,7 l/100 km	7,6/7,8/8,4 l/100 km	8,4/8,7/9,5 l/100 km
Poids	1 260 kg	1 350 kg	1 362 kg	1 424 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	65 m	65 m
Moteur turbo essence	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 197 cm ³	1 390 cm ³	1 390 cm ³	1 984 cm ³
Puissance maxi	105 ch à 5 000 tr/mn	160 ch à 5 800 tr/mn	160 ch à 5 800 tr/mn	200 ch à 5 100 tr/mn
Couple maxi	175 Nm à 1 550 tr/mn	240 Nm à 1 500 tr/mn	240 Nm à 1 500 tr/mn	280 Nm à 1 700 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	137 g/km/1	153 g/km/1	139 g/km/1	179 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 7 rapports	Automatique, 6 rapports

Avec 14 000 €, on peut mettre la main sur tous les essence disponibles au lancement. On y trouve le 1.2 TSI de 105 ch et le 1.4 TSI de 160 ch, également disponible avec la boîte auto. DSG7. Plus robuste, c'est la DSG6 qui a été associée au 2.0 TSI de 200 ch.

1.2 TSI 105: volontaire, discret et relativement sobre, ce moteur offre toutes les bonnes manières. Sauf côté fiabilité, avec un défaut de distribution. A regarder avec prudence, sauf si le kit a été remplacé et l'entretien réalisé dans les règles. On trouve

des modèles avec 70 000 km dans le budget, voire des cabriolets avec 140 000 km.

1.4 TSI 160: depuis 2011, le souci de distribution a ici été corrigé. Voilà qui permet de profiter de l'agrément de la mécanique, avec des performances correctes et un appétit encore raisonnable. Le surcoût est modéré : on trouve des modèles de 2013 avec 80 000 km à 13 500 €.

1.4 TSI 160 DSG7: douce et onctueuse, la boîte automatique améliore l'agrément. Pour éviter les caprices, visez un modèle

fabriqué depuis 2013 (nouvelle huile minérale et lois de passage des rapports revues). Reste qu'elle fait payer cher ses qualités : il faudra viser un modèle avec 140 000 km pour rester dans le budget !

2.0 TSI 200 DSG6: la cylindrée profite au couple et donc aux performances. La Coccinelle est alors un régal, mais la surconsommation n'a rien d'anecdotique. Le moteur est par ailleurs fiable, même s'il faut surveiller la boîte ! Rares sont les modèles avec moins de 140 000 km sous les 14 000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Boîtes robotisées. Les DSG7 sont sujettes à une usure prématurée du double embrayage (1 600 €). Sur les DSG6, c'est le Mecatronic qui fait parler de lui (2 500 €). Depuis 2012, des correctifs ont éradiqué ces problèmes. Essayez tous les rapports.

Climatisation. Les pannes du compresseur sont fréquentes (1 500 €). N'hésitez pas à allumer la clim' lors de l'essai pour vérifier son bon fonctionnement.

Distribution. Sur le 1.2 TSI, la chaîne peut se détendre à cause du galet tendeur perfectible. Tendez l'oreille : au moindre claquement, remplacez le kit (1 500 €) pour ne pas casser le moteur (9 000 €).

Electronique. Le système multimédia repris de la Golf n'est pas à l'abri des bugs en tout genre. Une reprogrammation corrige les problèmes (150 €).

Pompe à eau. Jusqu'en 2012, la pièce est peu endurante sur tous les moteurs.

Nous vous conseillons

Une Coccinelle 1.4 TSI 160 Sport (depuis 2013)

Dès 2013, tous les soucis ont été corrigés. S'il n'est pas le plus sportif, le 1.4 présente un bon compromis. La boîte manuelle, suffisante, permet de viser un modèle avec moins de kilomètres et mieux équipé. Dans le budget, on en trouve avec moins de 100 000 km.

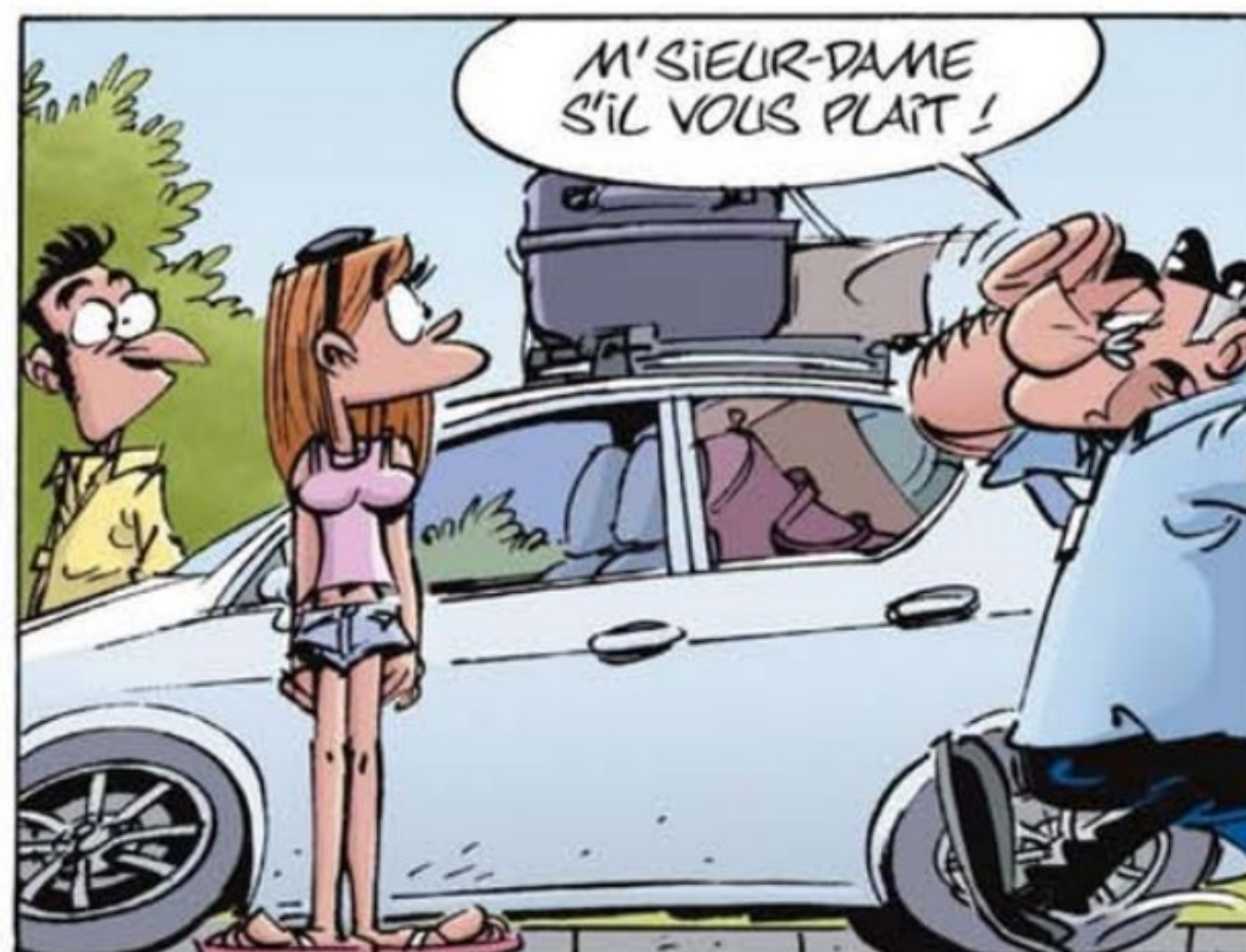


VOLKSWAGEN

LES GENDARMES

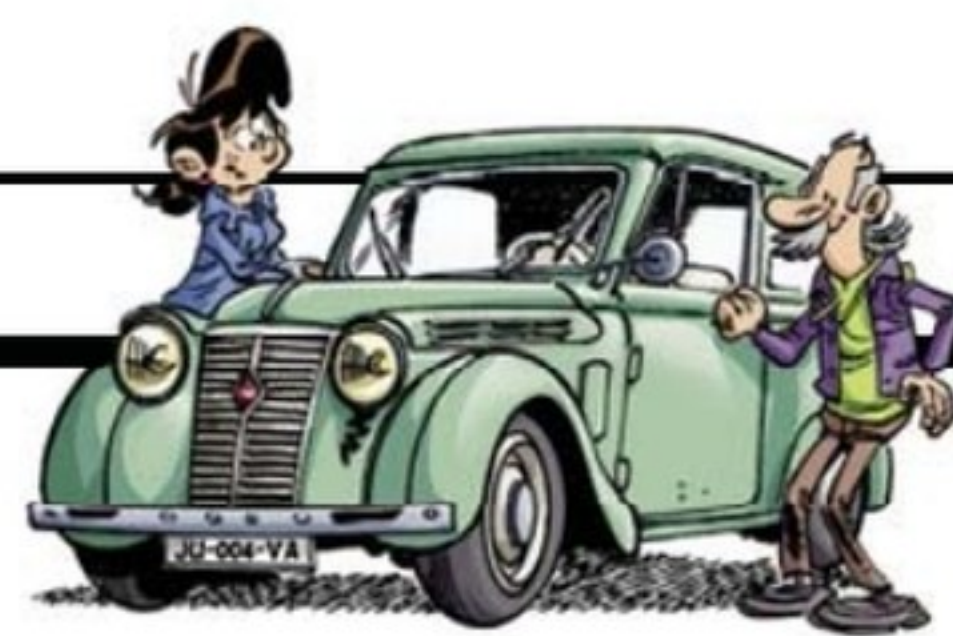


Les Gendarmes - Tome 16, disponible au rayon BD

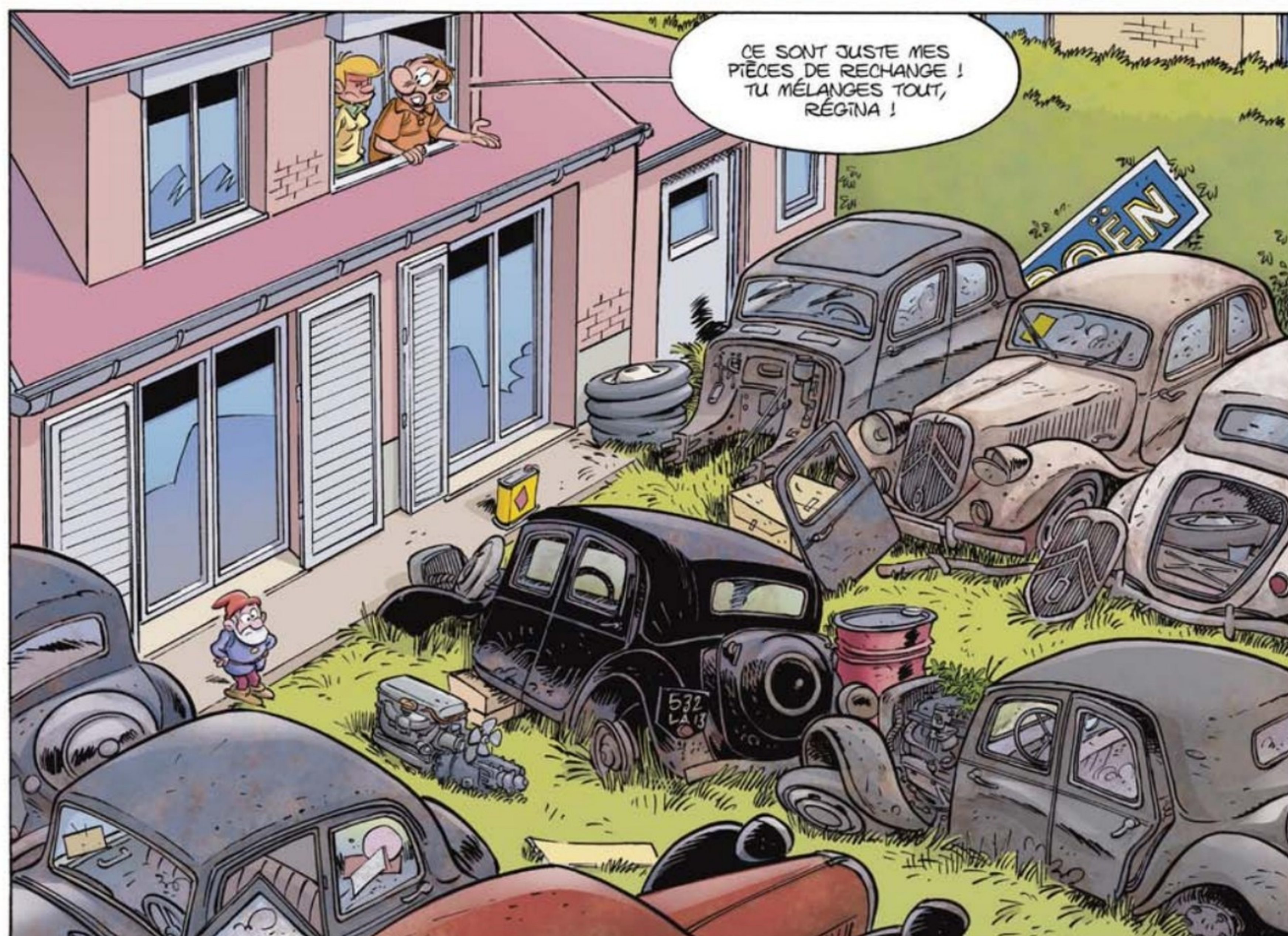


LES GENDARMES - TOME 16 © BAMBOO ÉDITION - JENFÈVRE, SULPICE & CAZENOVE - WWW.BAMBOO.FR

JSCC



Les Fondus de Voitures de Collection - tome 1, disponible au rayon BD



LES FONDUS DE VOITURES DE COLLECTION - TOME 1 © BAMBOO ÉDITION - BLOZ, RICHEZ & CAZENOVE - WWW.BAMBOO.FR

CAZENOVE RICHEZ BLOZ



FORMULE 1

“Champions” de père en fils

Hill, Villeneuve, Verstappen, Rosberg, Schumacher... Pourquoi tant de fils de pilotes de F1 le deviennent-ils à leur tour ? Les gènes ? Peut-être, mais pas que ! Biberonnés dans les paddocks, glissés dans un kart à 5 ans, formés par leur champion de père, favorisés par la fortune de celui-ci ou dopés par une envie de revanche, ils ont réussi à marcher dans les traces de leurs aînés, avec plus ou moins de succès. Histoires de familles.

Mario et Michael Andretti

Superstar aux Etats-Unis, champion du monde de Formule 1, Mario Andretti est un pilote hors norme qui a participé à près de 600 courses en quatre décennies, sur tous les continents et dans toutes les disciplines. Pilote renommé outre-Atlantique, son fils Michael, lui, fit une saison de F1 chez McLaren.

Nés en 1940 à Montona, en Istrie (une province italienne devenue croate en 1954), Mario et son jumeau Aldo s'affrontent dès l'âge de 2 ans à coups de “Vroom, vroom” dans l'appartement familial, munis de vieux couvercles de casseroles en guise de volant. A 5 ans, ils se fabriquent une voiturette en bois et dévalent les rues de leur quartier. En 1955, la famille Andretti connaît un véritable bouleversement. Désargentée, elle émigre aux Etats-Unis et s'installe à Nazareth (Pennsylvanie). Les jumeaux y font

divers petits boulots, avec un rêve en tête : s'acheter une voiture, une vraie. Quatre ans et quelques centaines de dollars plus tard, ils acquièrent à la casse une Hudson Hornet, la remettent en état, et l'engagent dans quatre courses régionales de stock-car qui, à l'époque, se déroulent sur de rudimentaires ovales en terre battue. Mario et Aldo en remportent deux chacun. Terreurs des circuits de la région, on les surnomme “les sauvages”. Mais, fin 1959, Aldo se blesse grièvement, tombe dans le coma, et subit de nombreuses interventions chirurgicales. Désormais,



Mario est seul à courir. En 1960 et 1961, il s'engage dans 46 épreuves de stock-car et en gagne 21. Au cœur de cette période de bruit et de fureur va pourtant s'ouvrir pour Mario une parenthèse de grâce, avec la naissance de son petit Michael en octobre 1962. Nous reparlerons du bébé plus tard... En 1964, Mario a 24 ans et les choses sérieuses vont commencer. Il a obtenu la nationalité américaine, sa carrière s'emballe et, durant quarante ans, on le verra courir dans un nombre impressionnant de disciplines : stock-car, Nascar, Iroc, Mitjet, Indycar, Champ Car*, Formule 5000, Formule 1, endurance.

Mario, interdit de Grand Prix en Italie

Aussi serait-il fastidieux d'évoquer ici, de façon exhaustive, les championnats auxquels il a participé et toutes les victoires qu'il y a obtenues. Eclectique, donc, mais aussi terriblement insatiable, il court toujours plusieurs lièvres à la fois. Par exemple, il concourt à plus de 100 courses sur la seule année 1963, remportant trois d'entre elles le même jour, sur deux circuits différents ! Mais cette boulimie lui a coûté cher en 1968, lorsque Colin Chapman, patron de Lotus F1, lui confie un volant pour le Grand Prix d'Italie. Le vendredi soir, après une séance d'essais prometteuse, Mario ne trouve rien de mieux que de sauter dans un avion pour les Etats-Unis, afin de disputer une course de sprint car. Revenu le dimanche matin à Monza, il se voit refuser le départ par les organisateurs, qui estiment qu'après un tel voyage, sa forme physique n'est pas compatible avec une course de F1 ! Bon prince, Colin Chapman ne lui en tient pas rigueur et l'aligne un mois plus tard au Grand Prix des Etats-Unis où, fait rarissime en F1, Mario signe la pole position de son premier Grand Prix. C'est dans cette même écurie qu'il sera



Le 2 juillet 1978, Mario Andretti (ici devant Niki Lauda) remporte le Grand Prix de France au volant de sa Lotus. Sa quatrième victoire de la saison qui lui permet d'accentuer son avance au championnat.



Ici, sous les yeux de son père Mario, Michael a couru une partie de la saison 1993 au sein de l'écurie McLaren. Dans l'ombre de son coéquipier, Ayrton Senna, son meilleur résultat sera une 3^e place au Grand Prix d'Italie à Monza.

champion du monde dix ans plus tard. Mais, puisque la place nous manque ici pour détailler l'intégralité de son palmarès, focalisons-nous sur ses performances les plus remarquables. En 1965, il monte sur le podium (3^e) lors de sa première participation aux 500 Miles d'Indianapolis.

En 1978... champion du monde!

Deux ans plus tard, il remporte deux courses d'endurance, les 500 Miles de Daytona et les 12 Heures de Sebring, s'adjugeant également cette dernière en 1970 et 1972. Sur une Ford GT 40, il prend part aux 24 Heures du Mans 1966 et 1967, mais abandonne les deux fois. Après le rendez-vous manqué du GP d'Italie 1968, Mario signe sur Lotus la pole position de son premier Grand Prix, à Watkins Glen, aux Etats-Unis. Malheureusement, en course, il est contraint à l'abandon. En 1969, il est sacré champion d'Indycar, après avoir remporté les 500 Miles d'Indianapolis, course légendaire qu'il ne gagnera qu'une seule fois malgré 29 participations. C'est cette même année qu'il enrichit son palmarès à Pikes Peak, la plus célèbre course de côte du monde. A la suite de ces deux exploits, il est nommé "Athlète de l'année" par *Wide World of Sports*, une émission de télévision mythique outre-Atlantique. Deux ans plus tard, en 1971, il décroche la première de ses douze victoires en Grand Prix, en Afrique du Sud, sur Ferrari.

En 1974 et 1975, il s'engage en F5000, une discipline mettant aux prises des monoplaces à moteur de 5 litres. Il gagne sept courses lors de ces deux saisons. Ce n'est qu'en 1976, cinq ans après sa première victoire en F1, qu'il empoche son deuxième Grand Prix, au Japon sur Lotus. La saison suivante, toujours chez Lotus, il enlève 4 Grands Prix, aux Etats-Unis, en



"Papa gâteau", Mario promenait dans les paddocks ses trois gamins sur sa petite moto. Ici, on voit Michael tout sourire, nous sommes en 1976.



Si la Formule 1 n'a pas souri à Michael Andretti, il n'en a pas moins été une grande star aux Etats-Unis, aux 500 Miles d'Indianapolis, ou comme ici dans les courses de Champ Car.



Entouré de Ronnie Peterson et de Niki Lauda, Mario Andretti est sur la plus haute marche du podium du GP des Pays-Bas 1978. Cette année-là, il sera sacré champion du monde!

Espagne, en France et en Italie. 1978 sera l'année du couronnement suprême, grâce aux 6 victoires qui le bombardent champion du monde de F1. Après avoir couru pour Alfa Romeo, Williams et Ferrari, il met un terme à sa carrière en F1, en 1982.

Michael, battu par son père pour 7 centièmes de seconde

Un an plus tôt, son fils Michael a fait des débuts fracassants en sport automobile. Ainsi en 1981, il est champion des Etats-Unis de Formule Ford, en 1982, champion de Formule Super Vee, et en 1983, champion de Formule Atlantic. Avec ces 3 titres obtenus en trois ans, Mario lui prédit une

carrière exceptionnelle. L'avenir lui donnera raison... jusqu'à un certain point. Mais si la F1 est terminée pour Andretti père, les courses automobiles sont loin de l'être. D'ailleurs, même lorsqu'il courait en Grand Prix, il a toujours été fidèle aux 500 Miles d'Indianapolis, où il finira 2^e en 1981 et en 1985, et s'offrira la pole position en 1987. Il se produira sur le célèbre anneau jusqu'à l'âge de 54 ans! Plus fort encore, c'est à 60 ans qu'il disputera ses dernières 24 Heures du Mans, scellant, en l'an 2000, l'ensemble d'une carrière de quarante ans. Sur le circuit manceau, il obtiendra son meilleur résultat en 1988, associé à son neveu John Andretti, le fils d'Aldo. Dans ce que l'on peut considérer comme le clan Andretti, la course a toujours été une affaire de famille. En l'an 2000, son fils Michael court depuis déjà vingt ans. En karting, dès son plus jeune âge, puis en monoplace à partir de 1981. C'est en 1984 qu'il retrouve son père dans le Champ Car, le championnat de monoplaces de référence aux Etats-Unis. Lors de sa première participation aux 500 Miles d'Indianapolis, il se classe 5^e et est élu "rookie of the year". Dès ses débuts au plus haut niveau, Michael fait très forte impression. Pour la petite histoire, tandis qu'il s'apprête à franchir en vainqueur la ligne d'arrivée à Portland, en 1986, une amorce de panne d'essence survient, et c'est son père Mario qui le coiffe sur le poteau, avec une avance de... 7 centièmes de seconde!

Déception et passage éclair en Formule 1

Mais c'est en 1991 que Michael va connaître son heure de gloire. Avec 9 victoires sur 17 manches, il remporte le Champ Car** devant les stars de la discipline que sont les Al Unser Jr., Bobby Rahal et Emerson Fittipaldi. Un exploit qu'il ne réitérera pas, mais qui a convaincu Ron Dennis, le patron de McLaren, de l'engager en F1 pour la saison 1993. Initialement, Mika Häkkinen devait être son coéquipier, mais ce sera finalement Ayrton Senna. Tandis que le clan Andretti fonde beaucoup d'espoirs sur cette première saison de Michael en F1, celle-ci s'avérera fort décevante. 7 points marqués et une 11^e position au classement général ne tiennent pas la comparaison avec les 73 points et la 2^e place de Senna. Après une telle déconfiture, Michael n'insiste pas en F1 et retourne aux Etats-Unis où l'attend, jusqu'en 2007, sa piste fétiche d'Indianapolis. Il y a peu, Mario et Michael ont créé l'écurie Andretti-Cadillac et ont sollicité la FIA (Fédération internationale de l'automobile) pour son engagement en F1 en 2025. Mais, contre toute logique, leur candidature a été refusée. Le Congrès américain s'est même emparé de l'affaire et examine les raisons d'un tel refus, qu'il estime douteuses. Si tant est que toutes les conditions requises soient respectées, espérons que cette équipe pourra prochainement s'aligner en Grand Prix, ce qui permettrait d'honorer comme il convient tout ce que les Andretti ont apporté au sport automobile. ■

*Le terme Champ Car a longtemps désigné les voitures du championnat américain de monoplaces.

**Au championnat Champ Cart (1979-2003) succède le Champ Car World Series (2004-2007), absorbé en 2008 par l'Indy Car Series.



Moteur: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 2 199 cm³
Puissance: 60 ch SAE à 3 600 tr/mn
Vitesse maxi: 105 km/h
Production: 646 654 exemplaires (1941-1945)
Cote actuelle: autour de 16 000 €

Ne cherchez aucune trace d'élégance : carrosserie minimaliste, conçue sous l'angle de l'efficacité. A l'avant, vous reconnaissez les grosses fentes entre les barres de la calandre, un motif qui se retrouve sur les Jeep actuelles. Ici, elles sont 9 alors qu'il n'en reste que 7 sur les modèles modernes.



IL Y A 83 ANS, LA JEEP WILLYS MB ÉTAIT LANCÉE

Elle aussi, elle a sauvé la France !

Juin 1944, les Américains débarquent en Normandie. Et avec eux, cette voiture ingénieuse et passe-partout qui va servir à la réussite des opérations au sol. La Jeep a été créée exprès.

Avant elle, l'engin de franchissement capable de gravir de très fortes pentes et d'affronter sans faiblir les environnements les plus accidentés n'existe pas vraiment dans l'offre des constructeurs. Certes les Kégresse de Citroën ont bravé des obstacles incroyables pendant la Croisière noire (1924-1925) et la Croisière jaune (1931-1932). Mais plus rien de tel n'est proposé depuis. En prévision d'un possible Débarquement en Europe, l'état-major des armées des Etats-Unis lance, dès 1940, un projet de petite voiture tout chemin. Les responsables militaires américains établissent un cahier plus que draconien : l'auto doit pouvoir transporter quatre soldats avec leur chargement, être en mesure de passer partout, et son poids ne doit pas excéder 590 kg. Une exigence qui sera jugée inacces-



La roue de secours extérieure fixée à l'arrière : accessible facilement et rapidement en cas de crevaison. Une capote ultra-basique sert de toit, les flancs restent largement ouverts.

sible. Au final, avec ses tôles très épaisses, la Jeep pèsera 964 kg... Initialement, c'est la marque Willys-Overland qui remporte la commande, devant un géant : Ford. Mais ses capacités industrielles sont limitées : Ford viendra à la rescousse pour produire aussi ce curieux engin.

Elle grimpe aux arbres !

Conçue pour être championne sur terrain défoncé, la "MB" fait ce qu'elle peut lorsqu'il s'agit de rouler sur le bitume. Le comportement routier s'avère ni stable ni précis, malgré la modestie des performances en matière de vitesse : les 105 km/h revendi-

qués en pointe seront rarement atteints. Les commandes exigent un certain déploiement de muscles. Pour tourner le volant en manœuvres, débrayer, engager un rapport, il vous faudra faire preuve de fermeté. Cela dit, un Land Rover – de trente ans plus jeune – exige encore plus de poigne... La direction à vis et galet comme les quatre tambours manquent cruellement de mordant. Et l'absence de confort est saisissante : une suspension raide, et des sièges qui se soucient peu de la douceur dont votre postérieur aurait bien besoin pour amortir les secousses engendrées par les deux essieux rigides et leurs méchants ressorts à lames. En revanche,



La planche de bord est à l'image de la voiture : rudimentaire, en tôle rustique. Le grand levier commande le passage des trois vitesses, les deux petits actionnent l'enclenchement du train avant et la gamme de vitesses courtes.



Le moteur de 2,2 litres fait dans le costaud plutôt que d'œuvrer au rendement : 3600 tr/mn de régime maxi, pas violent ! Une astuce : en cas de réparation, les phares peuvent se retourner pour éclairer la mécanique !



PHOTOS : N. SOLER

Des portières ? Non, ça aurait constitué une perte de temps pour monter à bord ! Le pare-brise rabattable sera retenu sur beaucoup de 4x4 par la suite. Les grosses roues sont positionnées aux quatre coins de la carrosserie.

1941, cette année-là



DR

Première apparition du capitaine Haddock dans un album de Tintin. C'est dans *Le Crabe aux pincés d'or*, d'abord publié en noir et blanc par Hergé avant d'être mis en couleurs trois ans plus tard. En France, l'usine Ford de Poissy est contrainte de travailler pour l'occupant. En 1941, elle produit près de 4000 camions, 4 109 moteurs de camions, 4 173 essieux arrière et 4000 autres pièces.

dès que vous abordez les terrains hostiles, la mutation est totale. La baroudeuse réalise des prouesses : elle passe partout ! Pentes abruptes, obstacles d'envergure : la gamme de vitesses courtes, le moteur qui déploie son couple maxi à 1800 tr/mn et les débattements énormes des suspensions vous permettent des franchissements auxquels vous n'auriez même jamais songé ! En collection, quoique nombreuses, les authentiques Jeep Willys américaines affichent une cote assez élevée. Un bon 30% de plus que les Jeep qui furent ensuite produites sous licence jusqu'en 1966 par la vieille marque française Hotchkiss. ■



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

- **Spécial nouveautés françaises : le calendrier secret des futurs modèles jusqu'en 2028.**
- **Dacia : toute la gamme testée.**
- **Premier essai du nouveau SUV Renault, le Symbioz**
- **Dossier : occasions récentes, les prix baissent !**

En kiosque le vendredi 23 août



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

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

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

Magazine coaches
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

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

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

Illustrateurs
Cirebox, Christophe 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, Mathieu Chevalier
En maquette : Patrick Cœurui
En SR : Jacqueline Voyant, Prisca Leclercq
En photo : Caroline Hazard

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy
Projet et développements : Julien Duquesnoy



Président : REWORLD MEDIA SA

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 Fontailles (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 : août 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 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 bientôt 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 UTILITAIRES

LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

VOLKSWAGEN avec LE NOUVEAU CRAFTER

Le grand utilitaire se renouvelle et s'améliore sur de nombreux points



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

Le jury l'a choisi pour ses qualités exceptionnelles. Ce véhicule se distingue par ses performances remarquables et sa grande taille, offrant une capacité de chargement idéale. Une référence incontournable dans sa catégorie, Bravo !

Après 7 ans de carrière et plus de 354 000 clients, le Volkswagen Crafter s'offre en 2024 une profonde mise à jour, intégrant de nouvelles technologies et un intérieur entièrement revisité.

Une architecture électronique de pointe

Le Crafter est désormais équipé du dernier système d'infodivertissement MIB de Volkswagen, doté d'un écran tactile de 10,3" (12,9" en option) et d'une interface moderne et intuitive, incluant un système de commande vocale en ligne capable de comprendre le langage naturel. L'intérieur du Crafter reçoit également un nouvel écran de cockpit numérique, tandis que la commande de frein à main et le sélecteur de

boîte ont été repositionnés sur la planche de bord. On y retrouve également des prises USB-C, un chargeur à induction, ainsi qu'un port USB-C au-dessus du pare-brise, permettant d'alimenter un appareil sans gêner la vision.

Technologie et sécurité de haut niveau

Les systèmes d'assistance à la conduite du Crafter ont été également mis à jour, incluant un moniteur d'angle mort de série, un système de détection des piétons et cyclistes à l'avant, ainsi qu'un assistant de changement de direction. On y retrouve aussi de série le Front Assist, le Lane Assist, la reconnaissance dynamique des panneaux de signalisation, le limiteur de vitesse et le radar de recul.

Une polyvalence adaptée à tous les besoins

Le Volkswagen Crafter propose une gamme variée de versions pour répondre à tous les besoins professionnels : fourgon, plateau, plancher-cabine, et van aménagé (Grand California). Les longueurs varient de 6,0 à 7,4 m, avec un PTAC allant jusqu'à 5,5 tonnes et quatre hauteurs différentes, de 2,4 m à presque 3,0 m. Le Crafter est disponible en versions traction, propulsion et quatre roues motrices, avec des motorisations diesel de 140, 163 et 177 ch.

LES AUTRES NOMMÉS



MAXUS EDELIVER7

Maxus Motors, une marque du groupe SAIC, présente le Maxus eDeliver7 : un fourgon utilitaire 100 % électrique disponible en 2 longueurs, qui affiche un volume utile de 5,9 à 8,7 m³, une longueur totale allant jusqu'à 5,36 m, et une longueur intérieure de 2,91 m, ce qui permet de charger de nombreuses marchandises. Le nouveau Maxus eDeliver7 affiche un style épuré avec une face avant aérodynamique, surmontée de phares à LED. Le modèle dispose de nombreuses technologies d'aide à la conduite, ainsi que d'une cabine de conduite fonctionnelle, dotée de trois sièges, d'un écran tactile de 12,3", d'une caméra 360°, ou encore de la climatisation automatique et des sièges chauffants.

Doté d'un moteur électrique de 204 ch et 330 Nm de couple, le nouveau Maxus eDeliver7 offre une conduite souple. Il est doté d'une batterie de 77 ou 88 kWh, ce qui permet de bénéficier d'une autonomie allant jusqu'à 542 km en ville, ou 370 km selon le cycle combiné WLTP.

Grâce à son chargeur embarqué de 11 kW en courant alternatif, une charge complète peut s'effectuer en 8 à 9 h. Le chargeur rapide de 90 kW permet également de récupérer jusqu'à 80 % de la capacité de la batterie en 43 min, sur une borne de recharge en courant continu.



FEST RENT

Fest Rent lance un nouveau service de location d'utilitaires électriques, offrant une solution flexible et sans conditions pour les professionnels en quête de mobilité.

Conçue spécialement pour les sociétés en pleine croissance qui ne sont pas encore finançables, l'offre vise à simplifier l'accès à des véhicules utilitaires : la souscription se fait en un clin d'œil, et aucune vérification financière ni étude de dossier ne sont nécessaires. Il y a seulement 4 documents à fournir (CNI, Kbis, RIB, permis B), et vous pouvez accéder à cette offre chez tous les agents du réseau Fest participants.

Au cœur de cette offre se trouve l'utilitaire 100 % électrique Fest E-BOX M, un outil de travail polyvalent et efficace, équipé de toutes les fonctionnalités essentielles. Avec ses 2 portes latérales, 4,7 m³ d'espace et plus de 1 000 kg de charge, le Fest E-BOX M est l'outil idéal pour répondre aux besoins professionnels les plus exigeants. De plus, avec une garantie constructeur de 5 ans et une autonomie de 270 km selon le cycle WLTP mixte, vous pouvez compter sur une tranquillité d'esprit absolue.

L'offre de Fest Rent se distingue par sa flexibilité inégalée, avec une option de location toute durée allant jusqu'à 36 mois et 60 000 km, sans droit d'entrée prohibitif. Une gamme d'options supplémentaires permet de répondre à vos besoins spécifiques, notamment le rachat de franchise à 32,50 € HT/mois et le kilométrage illimité à 200 € HT/mois.

RENAULT MASTER

Après 44 ans de carrière et plus de trois millions d'exemplaires vendus, le Renault Master fait son grand retour en 2024 avec une nouvelle génération. Fabriqué en France, ce modèle repensé promet de répondre aux attentes d'un marché de plus en plus compétitif.

Le nouveau Renault Master est proposé avec quatre motorisations diesel : 105, 130, 150 et 170 ch, et deux variantes 100 % électriques offrant des autonomies de 180 km et 410 km, grâce à des batteries de 40 kWh et 87 kWh. Une version à pile à combustible à hydrogène H2 est quant à elle prévue pour 2025.

L'une des grandes nouveautés de cette génération est son design « Aerovan », qui reflète sa réduction de la traînée aérodynamique (Scx) de plus de 20 % par rapport à la version précédente. Cela permet de réduire ses émissions de CO2 en dessous de 200 g/km pour les versions thermiques, et d'améliorer l'efficacité énergétique des versions électriques de 20 %.

Outre ses 20 aides à la conduite, le Renault Master est doté d'un système multimédia basé sur Android Automotive OS 12, intégrant Google Maps et d'autres fonctionnalités pratiques pour les professionnels. L'habitacle, inspiré des véhicules particuliers, offre un tableau de bord en forme de S, des matériaux de haute qualité et un écran de 10" de série. Les espaces de rangement ont été augmentés de 25 %, et le véhicule peut se transformer en



bureau mobile grâce à des sièges modulables et des prises USB-C.

Le Renault Master dispose d'une gamme de 20 silhouettes différentes, offrant des volumes de chargement de 11 à 22 m³. La porte latérale coulissante a été élargie de 40 mm, et les longueurs de chargement ont été augmentées de 100 mm.

LE PRIX DES LECTEURS EN QUELQUES MOTS...

Leader de la presse automobile depuis bientôt 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 RÉPARATION LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

MIDAS avec RÉPARATION ÉLECTRONIQUE

La solution contre tout dysfonctionnement

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

Le jury l'a choisie pour son approche novatrice et écologique. Ce système remarquable, déployé à grande échelle, non seulement préserve l'environnement mais aussi maintient le pouvoir d'achat des consommateurs. Une solution excellente qui mérite nos félicitations !

L' évolution de la technologie a remodelé le paysage de l'industrie automobile, transformant nos véhicules en de véritables ordinateurs roulants. Face à la complexité croissante de ces systèmes embarqués, la détection des dysfonctionnements est incontournable : un message d'alerte ou un voyant lumineux s'illumine, signalant la nécessité d'une intervention.

Des experts qualifiés et reconnus

C'est dans ce contexte que sont nés les forfaits Midas Réparation électronique, conçus pour répondre à vos besoins spécifiques, du diagnostic à la réparation des pièces électroniques. Les équipes d'électromécaniciens, bénéficiant d'une formation spécialisée, sont des experts multi-marques et assurent un service de qualité optimale.

De plus, les centres Midas sont labellisés, garantissant la compétence des techniciens, ainsi qu'un équipement complet, avec tout le matériel spécifique nécessaire. Midas assure ainsi une qualité constante et fiable aux clients, ainsi qu'un niveau élevé de service.

Désormais, Midas propose une alternative à l'achat de nouvelles pièces : la réparation des pièces électroniques. Cette solution est non seulement bénéfique pour l'environnement, en réduisant la production de déchets électroniques, mais aussi pour le portefeuille du client, le tout avec le même niveau de garantie que les pièces neuves - une garantie de 2 ans.

Simple, rapide et efficace

Chez Midas, les centres sont équipés d'un appareil de diagnostic électronique adapté à votre voiture : il vous suffira de prendre rendez-vous, et le centre analysera un à un les composants électroniques, et détectera les dysfonctionnements de votre véhicule. L'appareil permet d'indiquer et de cibler l'origine des défaillances. En cas de dysfonctionnement du circuit, il procède à la remise à zéro du système défectueux.

LES AUTRES NOMMÉS

MEUBLES DE RANGEMENT ANC DALLE

ANC Dalle vous propose une gamme complète de meubles de garage en acier, robustes, efficaces et conçus pour organiser votre espace en un clin d'œil. Ils sont livrés pré-montés, ce qui vous fait gagner un temps précieux : il vous suffit simplement d'assembler les éléments et accessoires à l'aide des visseries incluses.

ANC Dalle met en avant l'importance de la qualité et de la durabilité. C'est pourquoi tous ces meubles sont fabriqués avec des matériaux de haute qualité, garantissant une longue durée de vie et une résistance à toute épreuve.

Les meubles sont disponibles sur commande, avec une livraison rapide, entre 1 semaine et 2 mois, selon la demande et les articles en stock. De plus, ils sont disponibles dans une variété de couleurs, et il est possible de modifier la couleur sur demande, pour correspondre parfaitement à vos préférences esthétiques.

ANC Dalle propose également des kits d'accessoires à fixer sur les panneaux muraux, vendus avec chaque meuble, conçus pour maximiser l'utilisation de votre espace de garage. Les meubles sont également conçus pour être compatibles les uns avec les autres, vous offrant ainsi la possibilité de créer des configurations personnalisées pour répondre à vos besoins spécifiques.



RÉPARE CREVAISON HOLTS

Le Répare Crevaizon Holts est un produit innovant et facile à utiliser : c'est un indispensable pour les automobilistes soucieux de leur tranquillité d'esprit sur la route. Grâce à son système exclusif quart de tour, il permet le transfert automatique du produit dans le pneu, rendant la réparation simple et rapide, sans outils ni démontage.

Pour utiliser le Répare Crevaizon Holts, il suffit de visser l'embout directement sur la valve du pneu et d'actionner le bouton du système automatique de transfert du produit. En 2 minutes, celui-ci se disperse à l'intérieur, obture le trou et regonfle le pneu. Ce système de réparation provisoire d'urgence est rapide, sûr et sans effort, vous permettant de reprendre la route en toute sécurité. Après utilisation, il est conseillé de se rendre chez un professionnel pour faire vérifier et réparer le pneu. Le produit n'endommage pas le pneu, et peut être facilement nettoyé avec une éponge et de l'eau chaude, évitant ainsi le remplacement du pneu.

La gamme Répare Crevaizon Holts se décline en plusieurs formats : 300, 400, 500 et 600 ml, permettant de s'adapter à toutes les tailles de pneus, et à tous les types de véhicules.

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

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

Le barème 2024

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

BONUS	
Emissions de CO ₂	Montant
0 g (électriques jusqu'à 47 000 € et obtenant un score environnemental minimum)	4 000 €
NEUTRE	
Emissions de CO ₂	Montant
- Thermiques de 1 à 118 g - 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 €	186 g	35 346 €
148 g	1 901 €	187 g	37 857 €
149 g	2 049 €	188 g	40 468 €
150 g	2 205 €	189 g	43 179 €
151 g	2 370 €	190 g	45 990 €
152 g	2 544 €	191 g	48 901 €
153 g	2 726 €	192 g	51 912 €
154 g	2 918 €	193 g	55 023 €
155 g	3 119 €	194 g et +	60 000 €

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Tonale			
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 500	+540	4% FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	42 500	+818	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	56 900	nc	nc E
2.2 Diesel 160 Sprint	40 400	nc	nc D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	54 400	nc	nc D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	59 900	+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	65 800	nc	nc D
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38 700	-4 000	nc Elec
180 GT Premium	41 900	-4 000	nc Elec
220 GT Performance	41 700	-4 000	nc Elec
220 GTS	44 700	-4 000	nc Elec
220 Première Edition	46 200	-4 000	nc Elec
A110			
A110	65 000	+2 726	1% E
A110 GT	76 000	+2 918	0% E
A110 S	77 500	+3 552	0% E
A110 R Turini	106 000	nc	nc E
A110 R	112 000	+3 119	0% E
ASTON MARTIN			
Vantage V8	153 277	+60 000	nc E
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc E
DB12	226 891	+60 000	nc E
DBS Superleggera	303 529	+60 000	nc E
DBX 707	246 555	+60 000	nc E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Advanced	26 700	+190	4% E
30 TFSI Advanced	27 700	+170	4% 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	26 750	+280	5% E
30 TFSI Advanced	27 750	+260	5% E

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	37 900	+400	6% E
SQ2	57 500	+40 468	8% E
30 TDI Design	35 200	+210	5% D
35 TDI Advanced S tronic	42 400	+330	6% D
35 TDI Avus S tronic	44 410	+330	2% D
A3 Sportback (nouvelle)			
30 TFSI Design	36 780	nc	0% E
30 TFSI S-Line	41 730	nc	3% E
35 TFSI S-Line	43 030	nc	3% E
S3	63 000	+51 912	0% E
35 TDI Design	40 800	+260	0% D
35 TDI S-Line	45 550	nc	3% D
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	39 980	+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	2% E
35 TFSI S-Line	43 595	nc	2% E
S3	63 565	nc	nc E
35 TDI Design	41 165	nc	nc D
35 TDI S-Line	46 115	nc	2% D
Q3			
35 TFSI Design	40 800	+1 172	16% E
40 TFSI Avus Quattro S tronic	53 900	+12 753	4% 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	56 300	+7 104	4% 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	6% Elec
55 S-Line Quattro	70 400	0	6% Elec
55 Avus Quattro	72 500	0	3% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45 Design	55 500	0	4% Elec
55 S-Line Quattro	72 400	0	3% Elec
55 Avus Quattro	74 500	0	3% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+2 049	nc E
2.0 TFSI 150 S-Line	54 670	+2 049	nc E
2.0 TFSI 204 S-Line	59 570	+2 049	nc E
S5	79 750	nc	nc E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 800	+170	nc D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+170	nc	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+2544	nc	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+2544	nc	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+2726	nc	E
S5	81250	nc	nc	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+230	nc	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+230	nc	D
Q5				
45 TFSI Design	62400	+51276	4%	E
45 TFSI S line	67300	+51276	6%	E
50 TFSI e S line	72400	0	6%	PHE
50 TFSI e Black Edition	73800	0	6%	PHE
55 TFSI e S line	76000	0	6%	PHE
55 TFSI e Black Edition	77200	0	6%	PHE
35 TDI Design	57100	+3926	4%	D
35 TDI S line	62000	+3926	6%	D
40 TDI S line	65000	+11159	6%	D
40 TDI Black Edition	66200	nc	nc	D
SQ5 TDI	66300	+60000	7%	D
Q5 Sportback				
45 TFSI Design	65800	+54662	3%	E
45 TFSI S line	70000	+54662	6%	E
50 TFSI e S line	76100	0	7%	PHE
50 TFSI e Black Edition	76300	0	7%	PHE
55 TFSI e Black Edition	79900	0	7%	PHE
35 TDI Design	60300	+4459	3%	D
35 TDI S line	64700	+4459	6%	D
40 TDI S line	67700	+11459	6%	D
40 TDI Black Edition	68900	nc	nc	D
SQ5 TDI	69000	+60000	6%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
Performance Design	77400	0	0%	Elect
Performance S-Line	81500	0	5%	Elect
Quattro S-Line	87550	0	5%	Elect
SQ6	96870	0	0%	Elect
A6				
45 TFSI S-Line	67190	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	75190	0	8%	PHE
55 TFSI e Compétition	78190	0	10%	PHE
35 TDI S line	61090	+2098	8%	D
40 TDI S line	64790	+2098	8%	D
40 TDI Advanced	65290	+2098	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	72890	+9626	7%	D
45 TDI Avus Quattro	83590	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86990	+12270	7%	D
S6	91490	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	68790	+9809	12%	E
RS 6 Performance	148090	+60000	1%	E
RS 6 GT	230000	+60000	0%	E
50 TFSI e S line	77790	0	7%	PHE
55 TFSI e Compétition	80790	0	4%	PHE
35 TDI S line	63890	+3126	12%	D
40 TDI S line	67390	+3126	12%	D
40 TDI Advanced	67890	+3126	7%	D
45 TDI Advanced Quattro	75490	+14681	7%	D
45 TDI Avus Quattro	86190	+14681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	89590	+17814	7%	D
S6	94090	+53865	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Advanced	77430	+6418	7%	D
45 TDI Advanced	82130	+21281	7%	D
45 TDI Avus	92430	+21281	7%	D
50 TDI Avus	95830	+22792	7%	D
55 TDI Avus	101150	+48093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	77400	+6293	7%	E
RS Performance	154480	+60000	7%	E
50 TFSI e S line	80090	0	7%	PHE
55 TFSI e Compétition	91090	0	8%	PHE
40 TDI S line	75390	+2648	7%	D
50 TDI S line Quattro	86790	+20336	7%	D
50 TDI Advanced Quattro	90790	+20336	7%	D
S7	100890	+48093	7%	D
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128250	0	0%	Elect
S	138250	0	0%	Elect
RS	162400	0	0%	Elect
RS Performance	175350	0	0%	Elect
Q7 (nouveau)				
SQ7	130515	+60000	0%	E
55 TFSI e S-Line	95415	0	6%	PHE
55 TFSI e Avus	108565	0	6%	PHE
60 TFSI e Compétition	103415	0	7%	PHE
50 TDI S-Line	89515	+60000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	135015	+60000	6%	E
RS Performance	184900	+60000	6%	E
55 TFSI e S-Line	105015	0	5%	PHE
55 TFSI e Avus	115015	0	5%	PHE
60 TFSI e Compétition	113015	0	5%	PHE
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89100	0	12%	Elect
55 S-Line	98900	0	12%	Elect
55 Avus	107300	0	5%	Elect
S	111100	0	8%	Elect
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	11%	Elect
55 S line	101400	0	11%	Elect
55 Avus	109900	0	0%	Elect
S	113700	0	15%	Elect
A8				
S8	167615	+60000	8%	E
60 TFSI e Advanced	134315	0	24%	PHE
50 TDI Advanced	118115	+53865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	280975	+60000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0%	E
Flying Spur Hybrid	219128	0	nc	PHE
Continental GT V8	228992	+60000	0%	E
Continental GT S	235850	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc	E
Continental GTC	248681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Continental GTC Speed	310889	+60000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	362185	+60000	nc	E
Bentayga V8	208538	+60000	0%	E
Bentayga SV8	238790	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	208538	0	nc	PHE
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38900	nc	nc	E
120 M Sport Design	40200	nc	nc	E
M135 xDrive	57200	nc	nc	E
120d	41500	nc	nc	D
120d M Sport Design	42800	nc	nc	D
X1				
sDrive18i	42800	+1276	2%	E
sDrive18i xLine	45250	+1276	0%	E
sDrive20i xLine	47250	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	48500	+400	4%	E
xDrive23i M Sport	54100	+2179	4%	E
M35i xDrive	62000	+14424	nc	E
xDrive25e	54900	0	1%	PHE
xDrive25e xLine	57450	0	1%	PHE
xDrive30e xLine	60450	0	1%	PHE
xDrive30e M Sport	61700	0	1%	PHE

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Sandero Stepway				
1.0 Tce 90 Essential	15200	+230	0 %	E
1.0 Tce 90 Expression	16500	+230	2 %	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+	18850	+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	4 %	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19690	+230	0 %	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+230	0 %	GPL
1.3 Tce 130 Extreme	24900	+190	1 %	E
1.3 Tce 130 Journey	24900	+190	1 %	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0 %	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0 %	FHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1 %	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1 %	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Opéra	41650	0	nc	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1 %	D
1.5 BlueHDi 130 Opéra 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 PureTech 130 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	11 %	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11 %	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11 %	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11 %	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11 %	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11 %	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	11 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	45750	+1276	5 %	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8 %	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76600	0	3 %	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8 %	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87850	0	3 %	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3 %	PHEV
FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336288	+60000	nc	E
812 Competizione	401443	+60000	nc	E
296 GTB	315577	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1968000	+60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13800	0	10 %	E
Panda Cross				
1.0 70 BSG Hybrid	15600	0	11 %	E
500				
1.0 BSG 70	18700	0	10 %	E
500C				
1.0 BSG 70	21700	0	12 %	E
23,8 kWh	30400	-4000	6 %	Elec
42 kWh	33900	-4000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	7 %	Elec
Abarth	36900	-4000	0 %	Elec
Abarth Pack	38900	-4000	0 %	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh	32400	-4000	3 %	Elec
42 kWh	35900	-4000	3 %	Elec
42 kWh La Prima	40900	-4000	3 %	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh	33800	-4000	6 %	Elec
42 kWh	37300	-4000	6 %	Elec
42 kWh La Prima	42300	-4000	7 %	Elec
Abarth Pack	42300	-4000	3 %	Elec
Abarth Turismo	44300	-4000	5 %	Elec
600 (nouveau)				
e (RED)	35900	-4000	11 %	Elec
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	0	10 %	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30590	+260	10 %	E
1.0 EcoBoost Hy. 155 ST-Line Powershift	32090	+260	10 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+650	nc	E
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	nc	10 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	10 %	E
ST	40200	+28413	4 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	10 %	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8 %	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	6 %	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6 %	E
ST	41400	+28413	3 %	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	6 %	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9 %	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9 %	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9 %	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	11 %	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10 %	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10 %	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FuelFlex Titanium	39490	0	11 %	ESB
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	11 %	ESB
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	2 %	Elec
204 Extended Range	45900	-4000	2 %	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	2 %	Elec
340 Extended Range	53900	0	2 %	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	49400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Bronco				
Outer Banks	76500	+60000	0 %	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0 %	E
Dark Horse	71300	+60000	0 %	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0 %	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6 %	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2 %	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	2 %	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	2 %	Elec
GT	81990	0	3 %	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.0 EcoBoost 114 Titanium	30800	+1629	7 %	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+260	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+260	7 %	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+310	8 %	D
HONDA				
Jazz (nouvelle)				
e:HEV Advance	30190	0	6 %	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
e:HEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
e:HEV Executive	34340	+150	18 %	FHEV
e:Ny1 (nouveau)				
Advance ⁽¹⁾	47700	0	28 %	Elec
Civic (nouvelle)				
e:HEV Executive	37720	0	7 %	FHEV
e:HEV Sport	39020	0	7 %	FHEV
Type R	57220	+35346	7 %	E
Type R S	65800	+32935	7 %	E
ZR-V (nouveau)				
e:HEV Sport	45950	+370	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	17650	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	23800	nc	6 %	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	22300	0	5 %	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24100	0	5 %	E
Kona (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	6 %	FHEV
Hybrid 230 Creative	39950	+630	6 %	FHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	45850	0	8 %	FHEV
Plug-in 265 Executive HTrac	51650	0	8 %	FHEV
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
Executive				
Executive	80600	0	0 %	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	0 %	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	0 %	PHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	0	3 %	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	0	3 %	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0 %	D
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7 %	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4 %	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51629	4 %	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	83100	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	3 %	FHEV
Electrique 156 Longitude	38000	-4000	1 %	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	31990	+210	nc	FHEV

MG (suite)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
204 Comfort ⁽¹⁾	33 990	0	8 %	Elec
204 Luxury ⁽¹⁾	35 990	0	14 %	Elec
245 Luxury ⁽¹⁾	39 490	0	14 %	Elec
XPower ⁽¹⁾	40 490	0	7 %	Elec
ZS				
1.5 VTI-Tech 106 Comfort	17 400	+2049	0 %	E
1.0 T-GDI 111 Luxury	20 990	+2049	0 %	E
EV Comfort Autonomie Standard ⁽¹⁾	33 990	0	23 %	Elec
EV Comfort Autonomie Etendue ⁽¹⁾	37 990	0	23 %	Elec
EV Luxury Autonomie Etendue ⁽¹⁾	39 990	0	15 %	Elec
MG5				
Autonomie Standard Comfort ⁽¹⁾	32 990	0	8 %	Elec
Autonomie Etendue Comfort ⁽¹⁾	35 990	0	8 %	Elec
Autonomie Etendue Luxury ⁽¹⁾	37 490	0	8 %	Elec
EHS (nouveau)				
Comfort	35 490	0	8 %	PHEV
Marvel R				
180 Comfort ⁽¹⁾	44 490	0	6 %	Elec
288 Performance 4WD ⁽¹⁾	50 990	0	7 %	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouveau)				
Cooper C Essential Pack XS	30 720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34 720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35 680	nc	nc	E
Cooper E ⁽¹⁾	34 000	0	1 %	Elec
Cooper SE ⁽¹⁾	38 000	0	1 %	Elec
Cooper SE Classic ⁽¹⁾	43 710	0	1 %	Elec
Hatch 5p (nouveau)				
Cooper C Essential	30 500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32 880	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	36 880	nc	nc	E
Cooper S Favourite Pack S	40 210	nc	nc	E
Cabrio				
Cooper Essential	35 500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40 100	+1074	nc	E
Cooper S Premium Plus	42 200	+1074	6 %	E
John Cooper Works Premium Plus	46 900	+3331	4 %	E
Countryman (nouveau)				
Cooper	40 000	+898	nc	E
John Cooper Works	61 350	+17 247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivex 71 Inform	16 400	0	7 %	E
Colt (nouveau)				
1.0 MPI 67 Invite	18 990	+50	9 %	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23 190	+50	9 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29 490	0	7 %	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30 490	0	7 %	PHEV
ASX				
1.0 MPI-T 91 Invite	25 490	+898	8 %	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31 990	+818	8 %	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35 290	0	6 %	PHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	38 490	0	6 %	PHEV
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	43 490	0	4 %	PHEV
Eclipse Cross				
2.4 Mivex PHEV 188 Invite 4WD	42 990	0	14 %	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+400	4 %	E
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	3 %	PHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32 900	0	3 %	PHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34 700	+1 172	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36 900	+1 386	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40 000	+1 276	5 %	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42 900	+1 276	5 %	E
e-Power 190 Tekna	44 700	0	5 %	PHEV
e-Power 190 N-Design	45 100	0	5 %	PHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39 300	0	5 %	Elec
63 kWh 218 Advance	41 900	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Advance	49 300	0	6 %	Elec
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	5 %	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61 800	0	3 %	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43 900	+2 140	2 %	PHEV
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4 521	2 %	PHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+4 631	3 %	PHEV
Townstar Combi				
1.3 Tce 130 Acenta	28 800	+2 544	13 %	E
Electrique 45 kWh Acenta	39 000	-4 000	4 %	Elec
OPEL				
Corsa (nouvelle)				
1.2 75	19 200	+100	15 %	E
1.2 Turbo 100	20 700	0	15 %	E
1.2 Turbo 100 GS	22 400	0	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25 200	0	10 %	PHEV
1.2 Turbo 130 GS Auto.	28 000	+125	9 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27 100	0	10 %	PHEV
Electrique 136	36 050	-4 000	8 %	Elec
Electrique 156 GS	38 100	-4 000	8 %	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24 500	nc	nc	PHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26 000	nc	nc	PHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28 500	nc	nc	PHEV
Electric 113 Edition	29 000	-4 000	nc	Elec
Electric 113 GS	31 500	-4 000	nc	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25 900	+190	12 %	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29 400	+360	12 %	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30 900	+360	14 %	E
1.2 Turbo 136 GS	29 000	+170	14 %	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31 500	+170	10 %	E
Electric 136	42 000	-4 000	10 %	Elec
Electric 156 GS	44 000	-4 000	10 %	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28 550	+170	10 %	E
1.2 Turbo 130 GS	32 800	+210	6 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	36 100	0	6 %	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44 050	0	6 %	PHEV
GSe	49 150	0	6 %	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33 550	+230	10 %	D
Electric 156	40 990	-4 000	5 %	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29 700	+170	7 %	E
1.2 Turbo 130 GS	33 950	+210	6 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	37 250	0	8 %	PHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45 200	0	6 %	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38 150	+230	6 %	D
Electric 156	42 140	-4 000	9 %	Elec
Grandland				
1.2 Turbo 130 GS Light	38 900	+740	8 %	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42 100	+210	8 %	PHEV
Combo Life (nouveau)				
Electric Elegance	38 850	-4 000	nc	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19 550	+100	2 %	E
1.2 PureTech 100 Active	20 850	0	2 %	E
1.2 PureTech 100 Allure	22 750	0	6 %	E
1.2 PureTech 100 GT	24 650	0	3 %	E
1.2 Hybrid 100 Active	23 550	0	2 %	PHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25 450	0	4 %	PHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27 350	0	3 %	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28 550	0	3 %	PHEV
électrique 136 ch Active	34 100	-4 000	2 %	Elec
électrique 136 Allure	36 100	-4 000	2 %	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
électrique 156 GT				
	38300	-4000	2%	Elec
2008				
1.2 PureTech 100 Active	26700	+170	20%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28500	+170	8%	E
1.2 Hybrid 136 Active	30900	0	5%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	5%	PHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	5%	PHEV
Electrique 136 Active	39250	-4000	6%	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Active	40250	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6%	Elec
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29920	+210	13%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	21%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31960	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	47620	0	9%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	21%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	7%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	7%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	7%	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	32960	0	7%	PHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34900	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	48620	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	3%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec
3008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	38490	nc	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	46900	0	14%	PHEV
PHEV 180 GT	48350	0	14%	PHEV
PHEV 225 GT	51250	0	14%	PHEV
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	8%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70950	0	7%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3%	D
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D
5008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	40490	nc	nc	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	51490	0	0%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67888	+60000	0%	E
S	81067	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	109052	+60000	0%	E
718 Cayman				
2.0	65847	+60000	0%	E
S	79017	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GTS 4.0	109052	+60000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	nc	Elec
4S	124296	0	nc	Elec
Turbo	179560	0	nc	Elec
Turbo S	216207	0	nc	Elec
Turbo GT	246838	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	nc	Elec
4S	125300	0	nc	Elec
Turbo	180550	0	nc	Elec
Turbo S	216197	0	nc	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130088	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216892	0	0%	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109728	+60000	0%	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125306	0	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140540	0	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	0	nc	PHEV
Macan				
2.0	72088	+60000	0%	E
S	77278	+60000	0%	E
GTS	81873	+60000	0%	E
GTS	96822	+60000	0%	E
Macan électrique (nouveau)				
Propulsion	82959	0	nc	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4S	93091	0	nc	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60000	0%	E
S	122400	+60000	0%	E
GTS	144700	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	126700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	148100	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	192000	0	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Evolution	18700	+100	13%	E
1.0Tce 90 Evolution	20000	0	13%	E

400 PAGES, 5000 MODÈLES POUR NE RIEN MANQUER !



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

La référence pour tout savoir sur toutes les voitures
vendues en France et dans le monde.
Prix, équipements, options, fiches techniques :
5000 modèles sur plus de 400 pages.
Votre lecture indispensable de l'été !

Suivez-nous sur



Pour une info en continu

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

ID.3

100 % électrique

À partir de 199 €/mois*.

1^{er} loyer à partir de 5 000 €.



C'est pourtant facile de changer.



*ID.3 Pro Life Max neuve en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum 1^{er} loyer de 10 500 € ramené à 5 000 € après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4 000 € et de la prime à la conversion de 1 500 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de 199 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/08/2024 et 31/08/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : ID.3 Pro S Life Max avec options. Location Longue Durée pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 10 500 € ramené à **5 000 €** après déduction du bonus écologique gouvernemental de 4 000 € et de la prime à la conversion de 1 500 € (conditions sur service-public.fr) suivi de 36 loyers de **247 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/08/2024 et 31/08/2024 et immatriculation avant le 31/03/2025, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Offre sous conditions de reprise (conditions sur volkswagen.fr) et d'éligibilité à la prime à la conversion gouvernementale (conditions sur service-public.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 18 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Véhicule de Remplacement inclus dans les loyers souscrit auprès de Europ Assistance France – SA au capital de 23 601 857 € – RCS Nanterre 451 366 405 – 1, promenade de la Bonnette – 92230 Gennevilliers. Entreprise régie par le code des assurances. Borne de recharge non commercialisée en France.

Cycles mixtes ID.3 Pro S (kWh/100 km) WLTP: 15,2. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). 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.

A 0 g CO₂/km



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer