

Nouveautés P.12



Q5

TROIS MODÈLES INÉDITS

A5



A6



AUDI enfin de retour !

Dossier essais



Spécial SUV Renault



Toute la gamme à l'épreuve

Test lecteurs

P.40



L'heure de vérité pour la nouvelle **VW Passat**

Match P.34

Citadines à prix serré



La Dacia Sandero GPL résiste-t-elle à la **MG3** hybride ?

Vos droits

P.50

Prime d'assurance
Réduisez facilement la facture !

Pratique

P.42

8 produits pour décoller la résine



Effacez les dégâts de l'été

Occasion

ENTRETIEN ASSURANCE CONSO...

15 modèles économes
à l'achat comme à l'usage



P.44

Hyundai Kona

Une bonne affaire à moins de 15 000 €



P.48

L 14629 - 1879 - F: 2,50 €



SKODA

Škoda Fabia

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



À partir de

199€/mois⁽¹⁾

3ans garantie⁽²⁾
inclus entretien⁽³⁾
assistance

LLD 37 mois / sans apport

DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT

Modèle présenté: Fabia Monte Carlo 1.0 TSI 95 ch BVM à **213€/mois** sur 37 mois avec options, remise de **4200€** déduite.

Offre valable jusqu'au 30/09/2024. (1) Fabia Selection 1.0 TSI 95 ch BVM en location longue durée 37 mois / 30 000 km maximum, remise de 4200€ déduite hors assurances facultatives. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. (3) Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de VOLKSWAGEN BANK GMBH. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GMBH - SARL de droit allemand - Capital social: 318 279 200€ - Siège social: Braunschweig (Allemagne) - RC/HRB Braunschweig: 1819 - Intermédiaire d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr) - Succursale France: BâtimentEllipse, 15 av. de la Demi-Lune. 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise: 451 618 904 - Administration et adresse postale: 11, av. de Boursonne - BP 61 - 02601 Villers-Cotterêts Cedex. Monte-Carlo est une marque déposée par Monaco Brands.

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



Au quotidien, prenez les transports en commun **#SeDéplacerMoinsPolluer**

ACTU

- 4 **L'événement** Palmarès des radars : qui sont les champions du flash ?
- 6 **Le courrier**
- 8 **Les news**
- 10 **La photo** de la semaine
- 12 **Les nouveautés** Voici les nouvelles stars d'Audi !
- 16 **Les voitures** de la semaine #5 : une Smart au format XL

ESSAIS

- 19 **Le labo**
- 20 **Dossier** SUV Renault : quels sont les meilleurs ?
- 30 **Panoramique** La XPeng G9 Performance 93,1 kWh de 551 ch
- 34 **Match** La MG3 Hybrid+ Standard de 195 ch face à la Dacia Sandero Stepway Eco-G Extreme+ de 100 ch
- 40 **Test lecteurs** La Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG7

GUIDE PRATIQUE

- 42 **Les coaches Auto Plus** 8 nettoyeurs résine testés par notre labo
- 44 **Acheter une voiture d'occasion** Budget carburant, entretien, assurance : les 15 modèles les moins chers à l'usage
- 47 **Ça vous est arrivé**
- 48 **Les stars de l'occasion** Un Hyundai Kona à moins de 15 000 €
- 50 **Le coin des experts** Assurance : les astuces pour réduire votre prime

MAGAZINE

- 52 **Le sport** Formule 1, "champions" de père en fils : Graham et Damon Hill
- 54 **Auto Plus Classiques** L'Alfa Romeo Spider Série II
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

Le biodiesel (HVO100), à base d'huiles usagées, bientôt distribué ?



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 18 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.

Ce numéro comporte un encart Renault broché en central sur la totalité de la diffusion.
 Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec Auto Plus Classiques.

Edito



Mathieu Chevalier, rédacteur en chef adjoint

L'automobiliste en liberté surveillée

Forcément, on a l'impression d'être les plus mal lotis en la matière. Mais, comme souvent, il suffit de prendre un peu de recul pour constater qu'il y a pire ailleurs. C'est le petit jeu auquel nous nous sommes livrés en établissant un classement des pays les plus généreux en matière de radars (cf. p. 4). Alors qu'on imaginait la France briller comme elle l'a fait aux Jeux olympiques en finissant 5^e, elle ne se hisse qu'à la 7^e place. Une "mauvaise" performance qui est, en fait, une bonne nouvelle. Bien que l'on ait le sentiment d'être en liberté surveillée dès que l'on s'assoit derrière le volant, les pays qui montent sur le podium font pire. Le champion toutes catégories est la Russie. Cela aurait aussi pu être la Chine si elle avait daigné communiquer sur le nombre des engins qu'elle dissémine sur le bord des routes. On l'imagine très élevé. Rappelons que dans l'empire du Milieu, une infraction routière est synonyme de perte de points, non pas sur le permis de conduire mais sur le permis de "se" conduire : un crédit social qui note les citoyens en fonction de leur comportement, sur la route et ailleurs. C'est donc une bonne nouvelle que la France, pays des droits de l'homme, ne se hisse pas sur le podium aux côtés de la Chine et de la Russie, qui ne se distinguent pas par leur respect des libertés individuelles.

Cette 7^e place est, de surcroît, à relativiser car elle ne prend en compte que les dispositifs fixes. Or, si on n'a (toujours) pas de pétrole, on a (encore) des idées : la palme de la créativité nous reviendrait sans avoir besoin de photo finish ! Radar fixe, fixe double sens et double face, discriminant, tronçon, de feu rouge, pédagogique, autonome, mobile, mobile mobile... on en passe, et des pires. D'ailleurs, deux nouveaux spécimens vont s'ajouter à cette liste. Les radars de ZFE qui contrôleront l'accès aux zones à circulation restreinte. Attendus pour l'année prochaine, ils sont en avance sur le calendrier prévu mais devraient, dans un premier temps, faire preuve d'indulgence. La vraie "trouille" concerne les radars installés le long du périphérique parisien. Construits pour durer, ils prendront le relais des caméras qui contrôlaient la voie réservée pendant les JO. L'idée ? Dédier cette file au covoiturage. Et pourquoi pas l'interdire aux SUV ? Ou la réserver aux voitures rouges ? On reste sur nos gardes car, en matière de radars, on n'est jamais à l'abri d'une mauvaise surprise.

Mathieu

Qui sont les champions

Vu l'immensité de la Russie, la dangerosité de ses routes et sa maîtrise des radars, pas surprenant qu'elle comptabilise le plus grand nombre de dispositifs au monde.



SHUTTERSTOCK

LE PODIUM DES "PIRES" PAYS, ET LES AUTRES...



1^{er} - Russie

Avec 18443 dispositifs, la Russie décroche

le titre de nation la plus "radarisée", bénéficiant de la "disqualification" de la Chine dont les seules données communiquées demeurent partielles.



2^e - Brésil

Vu la réputation plutôt laxiste de ce géant sud-américain et ses (grands) axes souvent non goudronnés et cabossés, la 2^e place du Brésil surprend, surtout à seulement 131 appareils du titre.

américain et ses (grands) axes souvent non goudronnés et cabossés, la 2^e place du Brésil surprend, surtout à seulement 131 appareils du titre.



3^e - Italie

Sa 3^e place avec 11 706 dispositifs témoigne de

l'anarchie qui règne dans la péninsule. Une récente réforme doit mettre de l'ordre face aux municipalités directement en cause, accusées de tous les abus.

4^e - Etats-Unis. La 4^e place du pays de l'Oncle Sam est trompeuse : la moitié des 8390 dispositifs fixes sont des radars de feu rouge (record mondial), car la vitesse – variable selon les Etats – est souvent surveillée manuellement.

5^e - Grande-Bretagne. Après s'être débarrassé de nombreux leurres, le royaume ne compte plus

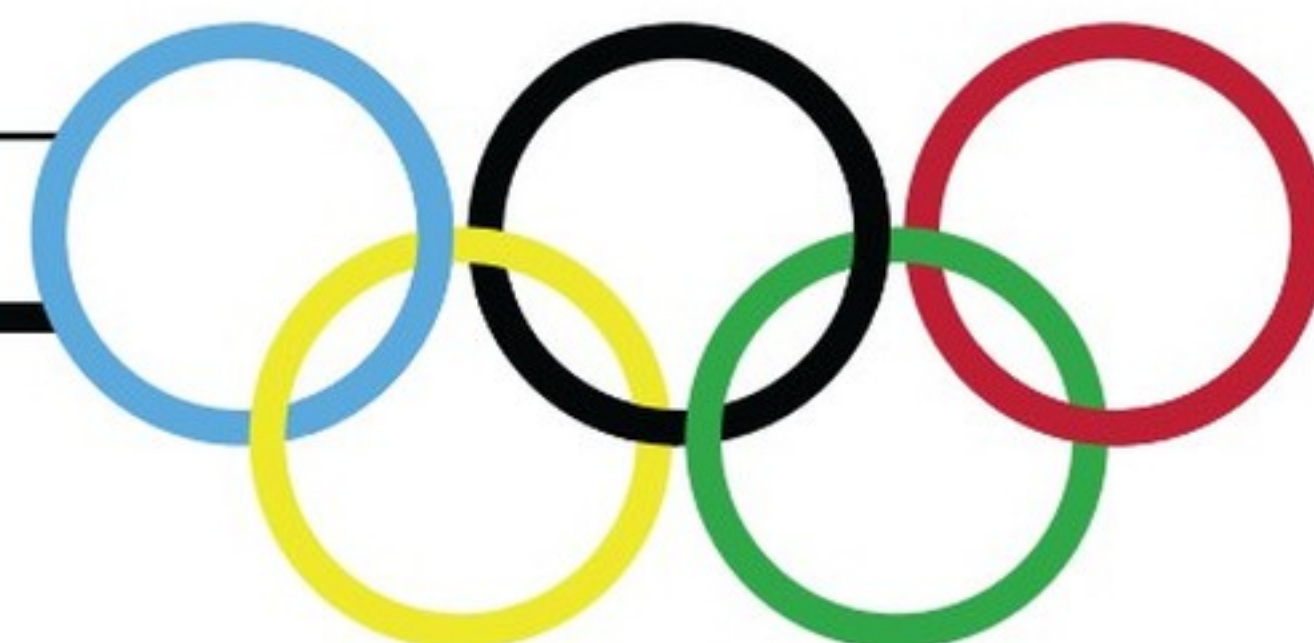
que 7987 radars fixes, dont 2913 radars tronçons, autre record mondial. Des infractions sont désormais traquées par IA : ceinture, téléphone...

6^e - Allemagne. Au pays de la vitesse libre (sur deux tiers des autoroutes), on ne badine pas avec le sujet lorsque les limitations sont en vigueur : 4 734 radars surveillent,

de toutes sortes, y compris de chantier (le même modèle qu'en France... puisque made in Germany).

7^e - France. ne comptant pas les mobiles, SCDB.info n'attribue que 3909 radars à l'Hexagone et 107 Outre-mer. Autre record : onze types de matériels en service, lasers manuels non compris !

8^e - Belgique : 3298
9^e - Emirats arabes unis : 2 761
10^e - Suède : 2547
11^e - Espagne : 2 317
12^e - Turquie : 1 811
13^e - Iran : 1 758
14^e - Taïwan : 1 565
15^e - Autriche : 1 518
16^e - République tchèque : 1 468
17^e - Australie : 1 424
18^e - Canada : 1 384
19^e - Argentine : 1 298
20^e - Finlande : 1 120



ons du flash ?

En cette période olympique, s'il fallait décerner des médailles aux nations détenant le plus de radars fixes, le podium serait inattendu. Et la France, contrairement à ce que l'on pourrait penser, en serait loin.

Allez, en cette douce fin d'été, si festive avec les Jeux paralympiques, nous vous proposons d'aborder un sujet grave mais sur un ton, pour une fois, léger: celui des radars. Au programme, le classement des nations qui utilisent le plus de matériels de contrôle de la vitesse et des feux rouges (y compris via des caméras intelligentes), en se basant sur les 117 230 recensés sur la base de données mondiale des radars, SCDB.info. Qui monte sur la plus haute marche du podium ?

La médaille d'or revient logiquement au plus vaste pays au monde, la Russie (30 fois la France), qui détient près de 18 500 appareils. Elle précède de peu le Brésil, autre géant territorial (15 fois l'Hexagone), tandis que l'Italie crée la surprise en raflant le bronze grâce à 11 706 dispositifs (trois fois plus que chez nous!). Un bémol cependant: l'absence de la Chine, disqualifiée ici faute d'avouer l'étendue de son parc de radars alors qu'il bat probablement tous les records: rien que les deux régions administratives spéciales Hong Kong et Macao en comptent près de 500. Quant aux Etats-Unis, ils ne décrochent que la médaille en chocolat, shérifs et consorts préférant manier pistolets et jumelles lasers, non comptabilisés à l'instar des radars mobiles.

La taille n'explique pas tout...

Difficile de trouver une vraie logique dans le classement général. Certes, la dimension d'un territoire constitue un élément fondamental puisque, outre les trois méga nations précitées, on trouve l'Australie, le Canada, l'Argentine dans le top 20, et l'Inde en 21^e position... Contrairement aux autres géants comme la République démocratique du Congo (0 radar) et le Mexique (43^e) ou aux immenses

– mais en partie désertiques – Arabie saoudite (32^e), Kazakhstan (35^e) et Algérie (51^e)... Le nombre d'habitants n'est pas spécialement plus représentatif. Parmi les 20 nations les plus peuplées, seules 8 figurent au top 20 des plus "radarisées" (dont la Turquie et l'Iran). Les autres en sont loin, en particulier l'Indonésie (0 radar), le Nigeria (0), le Pakistan (70^e), le Mexique (43^e), le Japon (56^e), les Philippines (1), l'Éthiopie (0), l'Égypte (52^e)... Quant aux plus fortes densités de population, pas davantage de logique, que l'on prenne en compte les micro-Etats (Macao 67^e, Monaco est hors-jeu) ou d'autres, surpeuplés, tels Taïwan (14^e), Singapour (46^e).

... mais l'argent fait la différence

Le niveau de richesse pourrait aller de pair avec la profusion d'appareils. Pourtant, si l'on s'en tient au PIB par habitant, les six pays les mieux classés – Luxembourg, Irlande, Suisse, Norvège, Qatar, Singapour – évoluent de la 24^e (Qatar) à la 89^e place (Irlande). Le PIB national est plus parlant, la plupart des pays du G20 figurant en haut de tableau. Dont les Etats-Unis (n° 1 par le PIB, 4^e pour les radars), l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France (7^e PIB et 7^e au classement). A l'exception des puissances de l'Est asiatique (Japon, Corée du Sud, Indonésie).

Difficile donc, de trouver une règle universelle justifiant la prolifération (ou pas) des radars par pays. Quoiqu'un parallèle existe... avec le classement des JO de Paris 2024! Démontrant que les Etats qui ont les moyens de bâtir des filières sportives de haut niveau sont – un peu – les mêmes que celles qui se soucient de la sécurité routière. Une chose est sûre, si vous roulez dans un pays du top 20, il sera sportif de passer au travers.

Le palmarès des radars par continent

AMÉRIQUES

31 025

Le Nouveau Monde est le 2^e continent le mieux doté en engins flasheurs, avec 10 271 déployés en Amérique du Nord et 20 754 en Amérique du Sud. Mais deux pays en détiennent à eux seuls 86 % : le Brésil et les Etats-Unis.

AFRIQUE

1 960

La mortalité routière y bat tous les records, mais très peu de pays voient dans les radars une solution pour y remédier. Mis à part le Maroc et l'Afrique du Sud, qui possèdent à eux seuls plus de la moitié des dispositifs du continent.

EUROPE

67 628

Le Vieux Continent, y compris la Russie, possède 57,7 % des 117 230 radars déployés dans le monde. Avec de sacrés écarts: 11 700 en Italie ou 8 000 outre-Manche, mais seulement 10 en Irlande... soit moins qu'en Andorre (33) ou à Saint-Marin (15).

OCÉANIE

1 558

Plus de 9 appareils sur 10 se trouvent en Australie, qui n'en compte que 1 424 malgré l'immensité de son territoire. Ajoutez 113 en Nouvelle-Zélande... restent une vingtaine à travers les îles d'un océan qui mérite bien son nom: Pacifique.

ASIE

15 167

Les 4,8 milliards d'habitants du continent ne sont guère gênés par les radars. On en compte bien plus au Proche-Orient (Emirats arabes unis, Turquie et Iran figurent au top 20) qu'au Moyen ou en Extrême-Orient (hors Chine, faute d'informations).

Le record de radars par habitant

SAN MARINO FIXING/FACEBOOK



C'est Saint-Marin, à l'est de l'Italie, qui décroche la palme des conducteurs les plus surveillés, avec 15 radars pour 33 500 habitants. La France est 33^e.

Le record de radars par km²



SHUTTERSTOCK

Avec 106 radars répartis sur ses 31 km², soit un tous les 290 m², Macao (région "autonome" de la Chine) a la plus forte densité. La France se classe 30^e.



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



NOS ILLUSTRATEURS ONT-ILS TROP D'IMAGINATION ?

BREICHEL

Projets secrets

Où vont-ils chercher tout ça ?

Régulièrement, je suis très surpris par les créations de vos "designers" maison pour nous donner un aperçu des futures productions des constructeurs. J'ai du mal à croire que la future Golf ressemblera à ce que vous avez publié à la page 14 de votre n° 1875. En effet, ce modèle a toujours évolué en douceur. Je serais curieux de savoir ce qui inspire vos illustrateurs.

Daniel M., par e-mail

René Demarets. Pour parvenir à vous montrer, plusieurs années à l'avance, les futures stars du marché automobile, nous effectuons, comme tout bon journaliste, un travail d'enquête. Reconnaissons que

les constructeurs nous facilitent souvent la tâche avec leurs concept-cars. S'ils n'annoncent pas tous précisément un futur modèle, ils donnent systématiquement des indications sur les choix esthétiques (forme des phares, plis de carrosserie...) faits pour les prochains modèles. Il arrive aussi que certaines sources internes (aux constructeurs et/ou à leurs sous-traitants) nous fournissent des informations plus ou moins précises sur une auto à venir. Pour savoir si les données que nous avons obtenues concernant la Golf 9 sont parfaitement exactes, il faudra patienter jusqu'en 2026, date de sa présentation.

Retour aux origines

Quand Rudolf Diesel a conçu son moteur, ce dernier était prévu pour fonctionner avec tout type d'huile, y compris végétale. Pourquoi ne pas revenir à cette alternative moins polluante ?

Eric B., Luzarches (95)

Jérôme Fombelle. Techniquement, cet usage est possible, en effectuant un mélange à 50/50 avec du gazole, sur un bloc à injection indirecte. Mais c'est totalement illégal : ne sont autorisés, pour un usage sur route ouverte, que les carburants listés dans un arrêté du 22 décembre 1978. Et l'odeur de friture émise par l'échappement aura tôt fait de trahir les contrevenants. Sur les moteurs à injection directe, en revanche, c'est impossible. En effet, ces derniers ont besoin d'un carburant sans impureté car le diamètre des trous de leurs injecteurs est d'environ 0,1 mm. Certes, il serait possible de "nettoyer" suffisamment l'huile végétale, mais son prix serait alors largement supérieur à celui du gasoil.



MAXPPP

A l'époque où la marque appartenait à General Motors, Opel, c'était la qualité allemande au prix d'une voiture française. Depuis que le constructeur est entré dans le giron de PSA, puis de Stellantis, c'est plutôt la qualité française au prix allemand...

Lionel B., Bessey-lès-Cîteaux (21)

Gardez vos distances

Lorsqu'un conducteur relâche l'accélérateur, les feux stop doivent-ils toujours s'allumer ?

René R., Rosières-près-Troyes (10)

Clément Raoul-Réa. S'ils doivent fonctionner dès que l'on touche à la pédale de frein, ce n'est pas systématiquement le cas quand on lève le pied de l'accélérateur. Mais une directive européenne est très précise sur les obligations des constructeurs. Celle-ci prévoit que l'allumage des feux stop soit obligatoire lorsque la décélération est supérieure à 1,3 m/s².

C'était mieux avant

J'adore votre rubrique "Auto Plus Classiques". Même si, le plus souvent, elle me laisse un goût amer. En effet, il y a quelques décennies, les autos avaient bien plus de caractère.

Hubert D., par e-mail

Jean-Rémy Macchia. Etant fan de ces "antiquités", je ne vais pas vous contredire. En comparaison, la plupart des voitures actuelles paraissent bien fades esthétiquement. Mais pour être franc, elles sont tellement plus sûres, plus fiables, plus confortables... A chaque époque, ses arguments !



E. MONTGOMERY

Avance autorisée

J'ai reçu la carte grise de ma nouvelle voiture, mais pas celle-ci. Suis-je en droit de la refuser lorsqu'elle arrivera ?

Cyril B., Lyon (69)

Pascale Gétin. Absolument, puisque l'auto dont on vous remettra les clés ne sera pas neuve mais d'occasion, car déjà immatriculée depuis plusieurs semaines. Sauf si vous ne voulez vraiment plus de ce véhicule, utilisez plutôt cet argument pour négocier un geste commercial substantiel (équivalent à 2 à 3 % pour une carte grise émise un mois en avance) auprès de votre vendeur.



ADOBE STOCK

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Que craignez-vous à la rentrée ?



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

Selon vous, surtaxer les autos électriques "made in China", c'est :

- bien pour préserver l'industrie européenne
- désavantageux pour les acheteurs
- inutile, leurs prix seront toujours attractifs.



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

Les Instants Volkswagen

T-Roc.

2 mois de loyer offerts

À partir de 129 €/mois*.

1^{er} loyer de 5 000 €.



*T-Roc 1.0 TSI 116 ch BVM6 neuf en Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum. 2 loyers offerts après paiement du 1^{er} loyer de 5 000 €, suivi de 34 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/09/2024 au 30/09/2024 et immatriculation avant le 30/09/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : T-Roc R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 2 loyers offerts après paiement du 1^{er} loyer de **5 000 €** suivi de 34 loyers de **568 €**. Sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Inscription au registre des intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Voir conditions sur vw.fr

Cycles mixtes T-Roc R-Line 1.5 TSI EVO2 150ch BVM6 (l/100km) WLTP : 6,3. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 143. Valeurs au 22/04/2024, 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.



Les acheteurs ne se bousculent pas dans les show-rooms. C'est donc le moment idéal pour négocier un geste conséquent, y compris sur des modèles qui sont encore en phase de lancement.

SHUTTERSTOCK

UNE RENTRÉE SOUS LE SIGNE DES REMISES

Les nouveautés déjà bradées

Jusqu'alors, c'étaient surtout les modèles un peu "fanés" qui devaient casser leurs tarifs pour continuer à trouver preneur. Désormais, les productions dernier cri n'échappent plus à la guerre des prix.

Si, avec une hausse des immatriculations de 2,2% sur les sept premiers mois de l'année, le marché automobile français semble bien se porter, la réalité est loin d'être aussi

rose. Avec 1 040 924 mises à la route, 2024 reste toujours très en retrait par rapport à 2019 (1 338 670 livraisons, soit une chute de 22,2%). Si le Covid puis le manque de semi-conducteurs

pouvaient expliquer les mauvais chiffres de la période 2020-2023, les raisons de la mollesse de la demande sont désormais à chercher ailleurs.

Une offre peu adaptée ?

Pour les modèles dont la carrière a démarré il y a trois ans et plus, la baisse des ventes est logique, mais le manque d'appétence des automobilistes français pour les nouveautés est plus préoccupant.

Pourtant, avec plus de 45 autos inédites ou restylées dévoilées depuis le début de cette année, l'offre a rarement été aussi alléchante. Mais, de plus en plus équipées et électrifiées, que ce soit partiellement (hybride) ou totalement, les nouveautés s'affichent à des tarifs qui semblent peu en adéquation avec le pouvoir d'achat de la plupart de nos concitoyens. Les constructeurs se retrouvent ainsi face à un

CARBURANT

Gazole et sans-plomb, même topo : clémence à la pompe !

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 29 août 2024.

Cours du baril de Brent: 69,82 € (+0,60 €).

GAZOLE 1,645€

- 4,4 cts en une semaine
- 20,4 cts en un an

SP95-E10 1,749€

- 3,9 cts en une semaine
- 17,8 cts en un an

SP95 1,782€

- 4,3 cts en une semaine
- 17,5 cts en un an

SP98 1,853€

- 4,3 cts en une semaine
- 14,6 cts en un an

E85 0,845€

- 0,3 ct en une semaine
- 18,2 cts en un an

GPL 0,999€

+ 0,3 ct en une semaine
+ 1,4 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

PRIX DU CARBURANT

Une baisse des tarifs durable ?

■ Le prix du carburant n'a jamais été aussi bas... depuis plus de deux ans pour le gazole et près de huit mois pour l'E10. En effet, il faut remonter à janvier 2022 pour relever un prix en deçà de 1,65 €/l pour ravitailler son véhicule diesel et à décembre 2023 pour retrouver un sans-plomb 95-E10 à moins de 1,75 €. Et pour cause, le prix du baril de Brent, produit de référence pour le marché européen, qui frôlait les 85 € en avril dernier, s'affiche actuellement à moins de 70 € (*voir relevé du 29 août ci-contre*). Celui-ci explique, en partie, les prix à la pompe, et les stocks étant au beau fixe, le cours du pétrole affiche une stabilité depuis plusieurs semaines. A quoi faut-il s'attendre prochainement ? Pas de décrue significative en vue selon les spécialistes, mais les cours devraient rester stables pendant quelques semaines encore. Sauf, bien sûr, énième crise imprévue (conflit, pandémie...). Confiant sur l'avenir à la pompe, le pétrolier TotalEnergies a d'ailleurs abaissé de 5 cts, depuis le 2 septembre, le prix plafond pour les détenteurs de la carte Club. Au lieu de 1,99 €, il garantit un prix maximal à 1,94 € à ses clients dans 1 000 de ses stations-service jusqu'à la fin de l'année, et ce quel que soit le contexte économique. Un tarif que l'on ne devrait pas retrouver de sitôt à l'avenir.

Saïda Djerrada



Mondial de l'auto. L'organisateur a levé le voile sur la liste des constructeurs qui ont confirmé leur participation à la 90^e édition de l'événement. Du 14 au 20 octobre à Paris, porte de Versailles, de nombreux "grands" seront ainsi de la partie : Audi, BMW, Citroën, Dacia Peugeot, Renault, Volkswagen... **Leasing social.** L'administration a dévoilé le profil type des bénéficiaires du dispositif mis

Les 20 bonnes affaires du moment

Sur les stocks, les rabais atteignent des niveaux inédits pour des modèles tout récents. Avant de signer, faites jouer la concurrence entre plusieurs concessionnaires pour décrocher la meilleure offre.

	Version la plus remise	Remise possible
BMW iX1	xDrive30 M Sport	- 28 %
BMW iX2	xDrive30 M Sport	- 14 %
BMW i5	M60	- 26 %
Cupra Leon ⁽¹⁾	1.5 eTSI Hybrid 150 V	- 15 %
Cupra Formentor ⁽¹⁾	1.5 eTSI Hybrid 150 V	- 13 %
Kia EV9	204 Earth	- 13 %
Mini Hatch	Cooper S 204 Classic 3 portes	- 11 %
Mini Countryman	E 204 Classic	- 14 %
Peugeot 208 ⁽¹⁾	Electrique 156 GT	- 18 %
Peugeot E-308	GT	- 26 %
Renault Scenic E-Tech	220 Grande Autonomie Techno	- 12 %
Renault Arkana ⁽¹⁾	1.3 mild hybrid 160 Esprit Alpine	- 15 %
Skoda Superb Combi	1.5 TSI Hybrid 150 Laurin & Klement	- 16 %
Toyota C-HR	Hybride Rechargeable 225 GR Sport	- 13 %
Toyota Yaris ⁽¹⁾	116h Design	- 18 %
Volkswagen Golf ⁽¹⁾	1.5 eTSI Hybrid 150 R-Line	- 17 %
Volkswagen Tiguan	2.0 TDI Elegance	- 14 %
Volkswagen Passat	1.5 eTSI Hybrid 150 Elegance	- 22 %
Volkswagen ID.7	Pro 286 Style Exclusive	- 23 %
Volvo EX30	Twin Performance Ultra	- 18 %

1. Modèle restylé.

dilemme. Faut-il, comme promis ces dernières années, ne plus s'engager dans une course aux volumes et privilégier la rentabilité? Ou, au contraire, reprendre les vieilles recettes et casser les prix afin de maintenir des volumes de ventes honorables? Pour nombre de marques, le choix s'est vite imposé et la valse des étiquettes a repris comme au bon vieux temps. Sauf que, dorénavant, elle concerne des

modèles qui viennent tout juste de fouler la moquette des showrooms. Une aubaine pour les acheteurs qui devaient, jusqu'à présent, faire un choix entre une auto "démodée" vendue au rabais ou un modèle à la mode facturé au prix fort. Aujourd'hui, avoir le beurre et l'argent du beurre est possible, comme le montre notre tableau ci-dessus. Bien sûr, pour profiter des plus grosses ristournes, il faudra faire

BMW iX1 : jusqu'à - 28 %



Même chez BMW, l'électrique a du mal à trouver preneur. Les iX1 d'exposition bourrés d'options sont légion. L'iX2, plus récent, bénéficie déjà de bonnes remises.

Peugeot E-308 : jusqu'à - 26 %



Loin d'être au meilleur niveau de sa catégorie, la 308 électrique a pourtant tenté le pari de tarifs XL. Avec 26% de remise, elle redevient intéressante.

Renault Scenic E-Tech : jusqu'à - 12 %



Le Losange distribue les ristournes avec parcimonie. Généreuses sur les Scenic et Arkana, elles sont plus limitées sur les Captur phase 2, Symbioz et Rafale.

Volkswagen Passat : jusqu'à - 22 %



VW brade à tout va. Justifié pour les familiales Passat et ID.7, dont le segment est en berne, beaucoup moins en ce qui concerne les best-sellers Golf et Tiguan.

quelques menus sacrifices (couleur, options...), mais, plus que jamais, cela vaut le "coût".

Toujours des irréductibles

Si une large part des nouveautés sont désormais touchées par cette course à la remise, certains constructeurs s'y refusent toujours. Du moins pour le moment, car la "real politik" commerciale devrait rapidement s'imposer à eux. Toujours

est-il qu'il ne faut pas imaginer obtenir le moindre rabais sur les Citroën C3, Dacia Spring, Lexus LBX et Renault Rafale. Et les offres faites sur les Audi A3 Allstreet (- 5 % maxi), Nissan Qashqai restylé (jusqu'à - 8 %), Peugeot 5008 (environ - 3 %) et Renault Symbioz (de - 3 % à - 5 %) ne justifient pas de se précipiter chez son concessionnaire pour signer un bon de commande.

Pierre Audemar

LA QUESTION INATTENDUE

En France, combien y a-t-il de Ford Bronco en circulation ?

50



Cinquante tout rond! C'est le (petit) nombre d'opus de ce 4x4 américain que vous avez la (rare) chance de croiser sur nos routes. Parmi ceux-ci, seules deux unités de la mythique première génération – produite jusqu'en 1978 – circulent encore. On dénombre 18 exemplaires des quatre autres versions qui se sont succédé jusqu'en 1996. Enfin, le Bronco moderne, relancé en 2021, comptabilise 30 propriétaires.

AAA-DATA

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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Contrôle aux jumelles - Bas-Rhin (67)

A Schweighouse-sur-Moder, gendarmes postés avec les jumelles sur la route de Strasbourg en face de la station-service Total. Vitesse limitée à 50 km/h. 48°48'56.0"N 7°44'22.9"E

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

Voiture privatisée - Ardennes (08)

RD946, le conducteur de cette voiture radar (FP-419-SB) devait être pressé. Surpris à doubler un poids lourd sur la route après Pauvres, juste avant le carrefour de Mazagran. Vitesse limitée à 80 km/h.

49°23'42.0"N 4°34'13.3"E



en place en début d'année. Le leasing social, qui a permis aux ménages modestes d'acquérir une voiture électrique, a profité à 25000 automobilistes. On apprend que 40% d'entre eux gagnent moins de 10200 € par an et l'âge moyen de l'ensemble des bénéficiaires est de 40 ans.

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

F GY-123-YV 46



De l'eau a coulé... sur les ponts

Pas besoin de véhicule amphibie pour traverser le lac d'eau douce Poyang ! Situé à l'est de la Chine, il est en effet traversé par l'autoroute Yongwu, longue de près de 60 km et mise en service en 2011. Edifiée sur 17 ponts, la voie rapide est, depuis sa construction, submergée chaque été lors de la montée des eaux, à la suite des pluies du printemps. Et pas question pour les autorités chinoises d'en fermer l'accès tant que le niveau du lac n'a pas dépassé 19 m, son seuil d'alerte. Résultat, les automobilistes qui ne distinguent parfois plus l'asphalte sont guidés grâce aux balises et peuvent profiter d'une vue exceptionnelle.



Vos images

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

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Emballé par la Citroën Ami ? Voiturette "cellophanée" immortalisée à Deauville (14).

Par Franck Salat



Dedeuche sortie de l'œuf... hommage de Sin-le-Noble (59) à l'un des créateurs de la 2 CV, Pierre Boulanger, natif de la ville.

Par Quentin Journeaux



PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

Après avoir bien "travaillé", ce radar de chantier s'accorderait-il une petite sieste ? Il a sûrement mis du cœur à l'ouvrage... Appareil aperçu près de Lapalisse (03).

Par Marcel V.



A Saint-Raphaël (83), au volant de son BMW X6, cet automobiliste belge se fend la poire... mort de rire !

Par Dominique Forlai



NURPHOTO/AFP



Voici les nouvelles

La firme aux anneaux fait – enfin – son come-back sur le devant la scène avec une belle offensive de produits. En effet, pas moins de trois nouveautés viennent d'être présentées d'un coup : A5, A6 e-tron et Q5. *Auto Plus* vous en dévoile tous les détails.

Audi vient de traverser une période de vaches maigres ! C'est simple, depuis la sortie du SUV Q4 e-tron (électrique) à l'été 2021, plus aucune vraie nouveauté n'avait vu le jour. On notait seulement les restylages de certains modèles comme le grand SUV e-tron (rebaptisé Q8 e-tron). Pourtant les projets ne manquaient pas, tant thermiques qu'à pile, mais ils tardaient à venir. De fait, la gamme a pris un sacré coup de vieux et les résultats financiers de la marque s'en sont ressentis, avec des ventes en forte baisse. Mais aujourd'hui, la machine semble enfin repartie. Après de nombreux reports successifs, le lancement du Q6 e-tron, au printemps dernier, a donné le coup d'envoi du renouvellement des modèles. Et pour clarifier, Audi a décidé que, désormais, les chiffres pairs qualifieraient les véhicules électriques, et les impairs, les thermiques. Ainsi, coup sur coup, la marque a révélé une inédite A5 (qui remplace l'A4 et l'A5), l'A6 e-tron et enfin le Q5. Et le constructeur allemand entend rajeunir et renforcer sa gamme de 20 modèles au cours des deux prochaines années. Parmi eux, le Q3, qui était prévu à l'automne mais n'arrivera que l'an prochain, mais aussi l'A7 (printemps 2025) et une future A4 100% électrique en 2026...



Q5



Pas de révolution de style pour le best-seller d'Audi, mais un design en évolution avec un capot rehaussé, des optiques affinées, et une calandre élargie. Quant au gabarit, seule sa longueur progresse de 5 cm (4,72 m).

PHOTOS : R. RAETZKE/AUDI



Le Q5 se met clairement à la page en reprenant la planche de bord du Q6 e-tron. Celle-ci se caractérise par une fine dalle incurvée, tournée vers le conducteur, réunissant le Virtual Cockpit (compteurs) de 11,9"/30 cm, et l'écran central de 14,5"/37 cm. Et, en option, le troisième écran (10,9"/28 cm) pour le passager.

es stars d'Audi !



Le même, en mieux ?

Le Q5, c'est le best-seller mondial d'Audi, alors pas question de (trop) modifier une recette gagnante. Ainsi, pour cette troisième génération (la version actuelle date de 2017 et a été restylée en 2020), les designers ont joué sur les détails. La face a été rehaussée de 4 cm et le capot, les optiques, la calandre singleframe et le bouclier ont été subtilement redessinés. Notez aussi que la prise d'air inférieure (aux multiples capteurs) rejoint désormais les latérales. A l'arrière, les feux sont remplacés par un bandeau lumineux et le bouclier a été retravaillé. La vraie révolution est dans l'habitacle, avec une planche de

bord amplement modernisée, calquée comme les deux autres nouveautés (voir pages suivantes) sur le Q6 e-tron. L'espace accordé aux passagers à l'arrière se révèle généreux, la banquette coulissante est toujours de la partie (en option ou de série selon la finition), mais on regrette que la place centrale soit toujours aussi inconfortable... Comme l'A5 à venir, le Q5 repose sur la nouvelle plate-forme PPC (Premium Platform Combustion), ce qui lui permet de bénéficier de la technologie MHEV Plus, une hybridation légère 48 V (elle n'était que de 12 V jusqu'ici) qui réduit les émissions de CO₂ et autorise les manœuvres en tout électrique. Ainsi, il s'équipe de blocs essence de 204 ch (traction et quattro) et 367 ch (3.0 V6 TFSI sur le SQ5, quattro) et d'un diesel de 204 ch (quattro), tous trois équipés du MHEV Plus et prévus en livraison en mai 2025. Ils seront suivis (en août 2025) par des hybrides rechargeables de 300 et 367 ch (déjà présents sur le modèle actuel). Toujours produit au Mexique, ce futur rival du BMW X3, qui lui aussi vient d'être revisité, sera disponible à la commande mi-septembre, à partir de 57 550 €. A noter, la version coupé Sportback est aussi prévue.

En Bref

Lancement: mars 2025

Lxlxh: 4,72 x 1,89 x 1,65 m

Moteur diesel: 204 ch (MHEV 48V)

Moteurs essence:
204 et 367 ch (MHEV 48V)

Hybrides rechargeables:
300 et 367 ch

Tarif: à partir de 57 550 €

L'actuel Q5



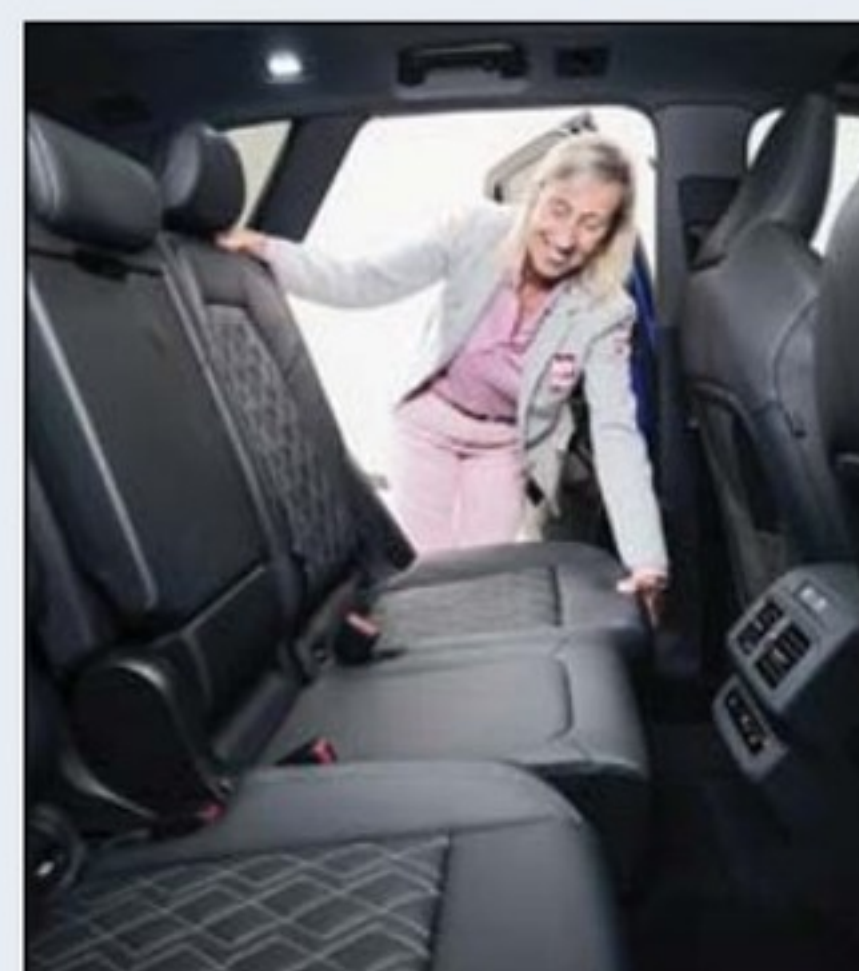
PHOTOS: AUDI



Le volume de coffre du Q5 ne progresse pas, au contraire même, avec ses 520 dm³ annoncés, il perd 30 dm³.



Un bandeau lumineux habille la poupe, le diffuseur est intégré dans le pare-chocs et la forme des sorties d'échappement varie (carrée, rectangulaire ou ronde) selon la motorisation.



Pas de changement aux places arrière : les latérales sont toujours aussi confortables (espace aux jambes, garde au toit), mais la centrale reste trop courte et étroite. Bonne nouvelle, la banquette coulissante (sur 10 cm) est reconduite.



A5/A5 Avant

Les familles A4 et A5 ne font plus qu'une

Du fait de la nouvelle nomenclature d'Audi (numéros impairs pour les thermiques, pairs pour les électriques), ce modèle s'appelle A5, et fait d'une pierre deux coups. En effet, il remplace à la fois l'A4 (qui datait de 2015!) et l'A5. De la première, il garde la version Avant (break) et de la seconde, il reprend la silhouette Sportback à hayon (l'A4 était dotée d'une malle). Mais il fait l'impasse sur les variantes coupé et cabriolet. Cette inédite A5 inaugure une plateforme baptisée PPC (Premium Platform Combustion) et en profite pour croître à 4,83 m de long (+ 7 cm). Le style extérieur n'évolue pas vraiment mis à part quelques détails (calandre, optiques, signature lumineuse, poignées de porte...). Quand on découvre l'habitacle, en revanche, le changement semble flagrant car l'A5 reprend (comme le Q5 et l'A6 e-tron) la planche de bord du Q6 e-tron. Les matériaux sont globalement de belle facture, on note juste quelques éléments décevants (en partie basse ou sur la console centrale...). L'habitabilité est très généreuse pour les passagers arrière (surtout à deux) mais, malgré un empattement⁽¹⁾ de 2,90 m (+ 7 cm), le volume de coffre régresse (- 35 dm³ sur la berline, - 19 dm³ sur le break). Enfin, cette future rivale des BMW Série 3 et Mercedes Classe C s'équipe de blocs essence 2.0 TFSI de 150 et 204 ch et se décline aussi en version "S" (S5 et S5 Avant) avec un V6 3.0 de 367 ch à hybridation légère 48 V (MHEV Plus)⁽²⁾. Un système que l'on retrouve aussi sur le diesel 2.0 TDI de 204 ch. Et toujours disponible en quatre (sauf le 150 ch). Des hybrides rechargeables (absents jusqu'ici sur l'A4) de 300 et 367 ch compléteront l'offre. Proposée à partir de 45 500 €, la nouvelle A5 arrivera en concession en novembre.

En Bref

Lancement: novembre 2024

Lxlxh: 4,83x1,86x1,46 m (A5 Avant)

Moteur diesel: 204 ch (MHEV 48V)

Moteurs essence: 150, 204 ch et MHEV 48V de 367 ch sur la S5

Hybrides rechargeables: 300 et 367 ch

Tarif: à partir de 45 500 €

PHOTOS: R. RAETZKE/AUDI



Le look évolue, avec une calandre élargie et plus plate, des optiques affinées, un capot redessiné ainsi que des poignées de porte affleurantes.



Changement radical à bord avec l'adoption de la dalle de 11,9"/30 cm (à compteurs numériques) du Q6 e-tron, d'un écran tactile central de 14,5"/37 cm et d'un écran passager, en option, de 10,9"/28 cm.



L'actuelle A4 Avant





PHOTOS: AUDI



La nouvelle A5 est proposée en deux carrosseries, berline et break, de même longueur (4,83 m), dotées des mêmes motorisations et déclinées en version sportive S. Parmi les retouches esthétiques, on note le bandeau lumineux qui habille la proue.

Aussi en berline



Si la berline A4 se caractérisait par une malle, sa remplaçante adopte plutôt la configuration Sportback de l'ancienne A5 en s'équipant d'un hayon. Le volume de coffre (445 dm³) est toutefois inférieur à celui de ses devancières A4 et A5 (480 dm³).



Les passagers profitent d'un très bel espace (jambes et garde au toit) mais, au milieu, on est gêné par le tunnel et la console centrale. Quant au coffre, le volume de 476 dm³ annoncé (break) est inférieur à celui de l'ancienne A4.



A6/A6 Avant e-tron



PHOTOS: R. RAETZKE/AUDI

L'A6 e-tron se caractérise par sa calandre pleine et ses optiques à deux étages (feux de jour en haut et phares dissimulés dans le bouclier).

Exclusivement électrique

Une page se tourne pour la célèbre routière, rivale des BMW Série 5 et Mercedes Classe E. Si la cinquième et dernière génération, sortie en 2018 et restylée en 2022, était disponible en essence, diesel et hybride rechargeable, cette nouvelle A6 ne "carbure", elle, qu'à l'électricité. D'une longueur (inchangée) de 4,93 m, elle est très fidèle au concept éponyme dévoilé en 2021. Comme l'A5 (ci-contre), elle troque sa silhouette trois volumes contre celle de Sportback (à hayon) et est aussi disponible en version Avant (premier break 100 % électrique d'Audi). A bord, pas de surprise, elle adopte, elle aussi, le mobilier du Q6 e-tron. Elle en hérite également la plate-

forme PPE (Premium Platform Electric) à l'architecture 800 V et à la capacité de charge de 270 kW. Ainsi sa batterie de 100 kWh (95 kWh nets), avec une autonomie annoncée de 757 km (721 km pour le break), pourra être rechargée en 21 minutes (de 10 à 80 %). Ces données correspondent à la version Performance (propulsion) équipée d'un bloc de 367 ch disponible au lancement à partir de 66 500 €, en même temps que la S6 e-tron quattro de 503 ch (autonomie 676 km pour la Sportback, 648 km pour l'Avant), facturée, elle, 105 000 €. Une A6 e-tron d'entrée de gamme de 285 ch avec une batterie de 80 kWh (autonomie de 610 km) arrivera par la suite.

En Bref

Lancement: décembre 2024

Lxlxh: 4,93 x 1,92 x 1,49 m

Moteurs électriques:
285, 367, et 503 ch (S6)

Tarif: à partir de 66 500 €



L'espace ne manque pas à bord de cette A6 e-tron, mais la batterie sous le plancher génère un peu d'inconfort (jambes relevées).



En plus du bandeau lumineux sur toute la largeur du véhicule (berline et break) l'A6 e-tron affiche, pour la première fois sur une Audi, les anneaux éclairés sur la poupe (selon la finition). L'insert noir sur le profil souligne la présence de la batterie.



PHOTOS OFFICIELLES

Smart voit de plus en plus grand avec ce SUV familial 100 % électrique au gabarit de Mercedes GLC. Le look est franchement baroudeur et le design rompt avec celui de ses "petits" frères, les #1 et #3.



SMART #5

PHOTOS: SMART

Une Smart au format XL

Voici, déjà, le troisième modèle 100 % électrique de la gamme. Un SUV familial de 4,71 m de long qui donne une nouvelle dimension à la marque.

Après le SUV urbain #1 (4,27 m) et sa variante coupé #3 (4,40 m), Smart franchit un nouveau cap avec cet imposant SUV de 4,71 m de long, 1,92 m de large et 1,71 m de haut ! Outre son gabarit, le #5 ("hashtag 5") surprend par sa silhouette très cubique, qui le démarque totalement des deux autres modèles. On relève aussi des optiques et une signature



Ce futur rival du Tesla Model Y est annoncé avec une batterie de 100 kWh, et devrait s'équiper d'électroblocs de 340 à 650 ch.



Smart mise sur l'originalité avec cette planche de bord qui se distingue par ses deux écrans (central et passager) de taille identique (13"/33 cm).

lumineuse inédites. La planche de bord se compose d'un affichage tête haute à réalité augmentée de 25,6"/65 cm, de compteurs numériques de 10,3"/26 cm et d'une originale dalle à deux écrans (central et passager) de 13"/33 cm chacun. Doté d'un très grand empattement⁽¹⁾ (2,90 m), le #5 devrait bénéficier d'une belle habitabilité. Smart annonce même une modularité capable de proposer un espace de

couchage... Côté technique, en revanche, le constructeur ne révèle aucune info sur les moteurs, qui devraient s'échelonner de 340 à 650 ch (pour la Brabus). On sait juste que le #5 disposera d'une architecture 800 V et d'une batterie de 100 kWh (recharge de 10 à 80 % en 15 mn) censée offrir une autonomie maximale de 560 km. Fabriqué en Chine, ce SUV familial arrivera en Europe l'été prochain.

En Bref

Lancement: été 2025

L x l x h: 4,71 x 1,92 x 1,71 m

Moteurs électriques: de 340 à 650 ch*

Tarifs: à partir de 60 000 €*

*Estimation Auto Plus.

MG ZS HYBRID+

PHOTO OFFICIELLE



Une 2^e génération full hybrid

La marque MG, devenue chinoise, est réapparue chez nous en 2020 avec le ZS. Ce SUV fait déjà peau neuve, et en profite pour croître de 11 cm (4,43 m) et, surtout, passer à l'hybride. Il reprend, en effet, la motorisation (Hybrid+) de la MG3, composée d'un bloc essence de 102 ch et d'un électrique de 136 ch, pour une puissance combinée de 197 ch. Avec son tarif qui débute 24 000 €, le ZS Hybrid+ devrait faire du mal à ses rivaux, notamment au Dacia Duster...

Et aussi...

Aston Martin Vanquish: le retour d'une icône

Remplacée par la DBS en 2018, la légendaire Vanquish renaît pour succéder à... la DBS ! Elle est animée par un nouveau V12 de 5,2 litres biturbo doté de la puissance remarquable de 835 ch et d'un couple de 1 000 Nm. Sa vitesse maximale est annoncée à 345 km/h, ce qui en fait l'Aston Martin de série la plus rapide. Des données légèrement supérieures à celles de la Ferrari 12Cilindri (830 ch, 340 km/h)... Mesurant 4,85 m de long, la Vanquish offre un design qui allie élégance et sportivité, avec une calandre élargie, des événements (façon F1) sur le capot et une poupe tronquée "Kamm Tail". Elle se distingue également par son long toit panoramique en verre. Ce nouveau vaisseau amiral de la marque anglaise, produit en quantité limitée (1 000 unités par an), sera disponible à la commande dès ce mois de septembre (à un tarif non encore communiqué), pour des livraisons fin 2024.



PHOTOS: ASTON MARTIN

TOP 10 DES VENTES

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

1	Tesla Model Y	14196
2	Peugeot E-2008	7502
3	BMW iX1	5688
4	Volvo EX30	3947
5	Renault Scenic E-Tech	3518
6	Jeep Avenger	3389
7	Fiat 600e	3263
8	Hyundai Kona Electric	3118
9	Skoda Enyaq	2769
10	Opel Mokka Electric	2567

Si le Model Y de Tesla reste le SUV électrique le plus vendu en France, ses ventes déclinent néanmoins. Ses immatriculations ont baissé d'un tiers par rapport à l'année dernière !

Avec notre partenaire



PARKSIDE®

LA MARQUE DE BRICOLAGE LA PLUS VENDUE EN EUROPE



EN VENTE LE LUNDI 09 SEPTEMBRE

-50€
~~159.-~~
109-€ • L'unité
Dont 5 € d'éco-participation
Compresseur silencieux
GARANTIE 3 ANS JAAH JAHRE

-50€
~~149.-~~
99-€ • L'unité
Dont 1,20 € d'éco-participation

-70€
~~149.-~~
79-€ • L'unité
Dont 1,20 € d'éco-participation
Découpeur plasma*
GARANTIE 3 ANS JAAH JAHRE



Année 2024 - Photos non contractuelles - RCS Nanterre 343 262 622 - Jusqu'à épuisement des stocks



*Ce produit est aussi disponible pendant 15 semaines dans les 500 supermarchés de la liste présente sur [Lidl.fr](https://www.lidl.fr).

-23%
~~12.99~~
9.99€ • Le set
Set d'accessoires pour compresseur
GARANTIE 3 ANS JAAH JAHRE



RETROUVEZ
ENCORE PLUS
DE CHOIX DANS
NOTRE CATALOGUE
PARKSIDE
SUR [LIDL.FR](https://www.lidl.fr)



Source : Euromonitor International Limited; en termes de valeur des ventes au détail en 2023, sur la base d'une étude menée en mars 2024. La catégorie bricolage comprend l'ensemble d'outils à main, de matériel dur, d'autres équipements d'amélioration de l'habitat, d'équipement de jardinage, de pots et de jardinières

••• Le vrai prix •••
des bonnes choses

EN AVANT la rentrée!



Votre
abonnement à
-45%

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



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669506

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 7,50 €/mois au lieu de 15,25 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

► **Par carte bancaire** (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1879 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

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

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Email: Téléphone:

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

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!
☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

Date et signature
obligatoires

Le:

*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 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 serviceabomag@eras.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



KIOSQUE
mag.com



Tous les modèles testés cette semaine



N. SOLER

P. 20, DOSSIER : quels sont les meilleurs **SUV Renault** parmi les sept modèles de la gamme, **Captur**, **Arkana**, **Symbioz**, **Austral**, **Scenic E-Tech**, **Espace** et **Rafale**.

P. 30, ESSAI PANORAMIQUE : le **XPeng G9**, un grand SUV chinois très ambitieux.

P. 34, MATCH : la **MG3 Hybrid+** défie la **Dacia Sandero Stepway Eco-G**. Hybride ou GPL, quelle est la citadine la plus économique ?

P. 40, TEST LECTEURS : la nouvelle **Volkswagen Passat 2.0 TDI**.

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 **5,3 l/100 km** consommation urbaine



MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)

N. SOLER

Pénalisé par les nouvelles taxes sur les voitures électriques "made in China", MG échappe en revanche aux sanctions avec sa citadine hybride "3". Dans ce numéro, elle affronte la Dacia Sandero Stepway GPL dans un match des petites autos aux coûts d'achat et d'utilisation serrés. Mais côté conso, que vaut cette hybride qui affiche crânement 195 ch ? Notre labo a mesuré très exactement 5,3 l/100 km en ville. Une bonne valeur dans la catégorie, puisque notre MG3 1.5 Hybrid+ se classe 8^e parmi les citadines essence et hybrides. Elle reste cependant à distance des références de la catégorie : les Honda Jazz e:HEV, Mazda 2 Hybrid et Toyota Yaris Hybride 116 ch se contentent en effet de 4,6 l/100 km en ville. Première française, la Renault Clio E-Tech full hybrid décroche une belle 6^e place (4,9 l/100 km), devant la toute nouvelle Peugeot 208 Hybrid 100 (7^e avec 5,2 l/100 km). Première non hybride, la Mitsubishi Space Star 1.2 se classe à une jolie 8^e place (5,4 l/100 km). **Vincent Desmonts**



A. SAUNIER

TOP 20

La MG3 1.5 Hybrid+ face à ses rivales

Consommation urbaine (en l/100 km)

1 ^{re}	Honda Jazz e:HEV (122 ch)	4,6
1 ^{re} ex ae	Mazda 2 Hybrid (116 ch)	4,6
1 ^{re} ex ae	Toyota Yaris Hybride (116 ch)	4,6
4 ^e	Suzuki Swift 1.2 Hybrid CVT (83 ch)	4,7
4 ^e ex ae	Toyota Yaris Hybride (130 ch)	4,7
6 ^e	Renault Clio E-Tech full hybrid (145 ch)	4,9
7 ^e	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (100 ch)	5,2
8 ^e	MG3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	5,3
9 ^e	Mitsubishi Space Star 1.2 (71 ch)	5,4
10 ^e	Peugeot 208 Hybrid e-DCS6 (136 ch)	5,7
11 ^e	Opel Corsa 1.2 (75 ch)	5,8
12 ^e	Mazda 2 1.5 Skyactiv-G (90 ch)	5,9
13 ^e	Peugeot 208 1.2 PureTech (75 ch)	6
13 ^e ex ae	Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	6
15 ^e	Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	6,1
15 ^e ex ae	Renault Clio 1.0 SCe (65 ch)	6,1
17 ^e	Dacia Sandero 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽¹⁾	6,2
17 ^e ex ae	Peugeot 208 1.2 PureTech (100 ch)	6,2
17 ^e ex ae	Seat Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch)	6,2
20 ^e	Renault Clio 1.0 TCe (90 ch)	6,3

◀ **Seulement 4,6 l/100 km en ville : la Honda Jazz e:HEV (à égalité avec les Mazda 2 Hybrid et Toyota Yaris Hybride) est la plus sobre des citadines.**

1. Conso au SP95. Au GPL : 8 l/100 km.

SUV Renault



Quels sont les





L'Arkana P. 23



Le Symbioz P. 24



L'Espace P. 27



Le Rafale P. 28

meilleurs ?



Entre nouveautés et restylages, modèles électriques ou thermiques, la gamme des SUV de Renault s'étoffe à une vitesse vertigineuse. Le constructeur propose désormais pas moins de sept références à la vente. Certaines partagent la même plate-forme et les mêmes moteurs... Ont-elles toutes leur place ? Des réponses en essais !

Et de sept ! Captur, Symbioz, Arkana, Austral, Espace, Rafale, Scenic... N'en jetez plus ! Ces derniers temps, Renault a fait le pari d'étendre largement sa gamme, quand certains concurrents la resserrent, se focalisant sur des produits stars. Mode oblige, c'est autour des SUV que ce vaste éventail s'est construit. Là où autrefois on ne trouvait, au mieux, que trois de ces modèles surélevés (Captur, Kadjar, Koleos), leur nombre a plus que doublé. Le Losange se veut à la fois au four et au moulin, mais prend aussi le risque d'une guerre fratricide. En effet, sur le papier, certains véhicules semblent bien proches. Eléments techniques, dimensions, mais aussi tarifs, ils ne sont pas loin de se rouler sur les pieds...

Faire la bonne pioche

Dans ce jeu des 7 familles grandeur nature, pas facile d'être sûr de piocher la bonne carte. Le Captur, le tout récent Symbioz et l'Arkana ont la même plate-forme technique, et partagent des motorisations. Idem entre l'Austral, l'Espace et le Rafale, tandis que le Scenic est, pour l'instant, le seul à parier sur l'électrique. Pour autant, tous ont leurs spécificités, qui peuvent faire pencher ou non la balance en leur faveur. *Auto Plus* a essayé et mesuré chacun des SUV Renault, histoire de faire le tri. Non, tous ne se valent pas, eh oui, certains sont plus recommandables que d'autres... D'autant qu'il peut y avoir de sacrés écarts de tarifs d'un modèle à l'autre : de 24 900 € pour le Captur le plus abordable à 50 300 € pour l'Espace, choix le plus coûteux, la gamme SUV de Renault varie du simple au double. La marque a-t-elle eu raison de déployer tant de moyens pour occuper tous azimuts le marché des SUV ? Quels véhicules éviter ou préférer ? Réponses et explications dans ce dossier.

Le Captur



F. GROUT

Plus séduisant que jamais

Renault n'a pas lésiné : le restylage du Captur est si profond que l'on a l'impression d'avoir affaire à un tout nouveau modèle ! Du moins vu de l'avant car, pour le reste, les évolutions sont plus subtiles. Comme dans l'habitacle, où la plus grosse modification concerne l'écran tactile (désormais de 10,4"/26,4 cm et doté de l'intuitive interface Google sur toute la gamme). Cet intérieur n'en reste pas moins fort plaisant, avec une ergonomie bien pensée, une finition soignée et des assises confortables. On apprécie aussi la banquette coulissante de série, pourtant l'habitabilité arrière pourrait être plus généreuse, tout comme le coffre des versions hybrides, amputé par la batterie haute tension. Sur la route, le Captur séduit par ses qualités routières, avec un roulis bien maîtrisé. Cela dit, avec le restylage, le châssis perd un peu en dynamisme au profit du confort. On peut, par ailleurs, choisir parmi un panel intéressant de motorisations plutôt efficaces et sobres.

Si la version hybride remporte la palme de la frugalité, elle pêche cependant par une boîte un peu lente, des performances ternes et des tarifs plutôt élevés.

Une affaire de compromis

La version GPL Eco-G 100 n'affole pas non plus les chronomètres, mais elle se révèle suffisante au quotidien. Surtout, elle est facturée 3 700 €* de moins que l'hybride dans la gamme, et elle permet de profiter d'un coût au kilomètre particulièrement bas grâce au prix très compétitif du gaz. Le Captur Eco-G n'est certes pas disponible en finition haute Esprit Alpine, mais on a le choix entre l'Evolution et la Techno : la première offre déjà l'essentiel, à savoir le radar et la caméra de recul, le système multimédia avec Mirror Screen (GPS en option à 1 000 €) et la clim' manuelle. La version Techno bénéficie certes d'une dotation plus riche (clé mains libres, aide au stationnement AV, clim' auto., GPS ou encore jantes alu), mais elle revient 2 500 €* plus cher. **V. D.**

LA GAMME

FINITION	ESSENCE		ESSENCE/GPL	HYBRIDE
	1.0 Tce (90 ch)	1.3 mild hybrid (160 ch)	1.0 Eco-G (100 ch)	E-Tech full hybrid (145 ch)
Evolution	24 900 € / 24 100 €* ¹	27 200 € / 26 200 €* ²	25 300 € / 24 000 €* ³	28 900 € / 27 700 €* ⁴
Techno	27 500 € / 26 500 €* ¹	29 800 € / 28 700 €* ²	27 900 € / 26 500 €* ³	31 500 € / 30 200 €* ⁴
Esprit Alpine	—	32 100 € / 30 900 €* ²	—	33 800 € / 32 400 €* ⁴



N. SOLER

La planche de bord n'a pas beaucoup évolué lors du restylage, mais elle donnait déjà satisfaction. Bonne nouvelle : le grand écran tactile de 10,4"/26,4 cm, piloté par Google, figure désormais de série dès l'entrée de gamme.



Nombre de places : 5

N. SOLER

Volume de coffre : 402 à 522 dm³ (1)

N. SOLER

Habitabilité correcte, sans plus, à l'arrière. Mais la banquette, bien dessinée, est confortable. En plus, elle coulisse ! Le coffre affiche un bon volume en versions essence et GPL, mais il perd une soixantaine de décimètres cubes sur la variante hybride (batterie).

Caractéristiques de la version essayée ESSENCE/GPL

1.0 Eco-G Evolution - 100 ch
25 300 € / 24 100 €*¹

■ Performances suffisantes, coût à l'usage réduit et tarifs abordables pour le Captur GPL. La finition de base Evolution offre déjà le Mirror Screen, la caméra de recul, le grand écran de 10,4"/26,4 cm, et coûte 2 500 €* de moins que la Techno.

NOS MESURES



Vitesse maxi	169 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	36s4/35s5 (2) ■
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s2/13s9/21s6 (3) ■
Consommation moyenne	6,6/9 l/100 km (2) ■
Route/Autoroute/Ville	8,4/8,6/10 l/100 km (3) ■
Poids	1 312 kg ■
Diamètre de braquage	11,4 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	66 m ■

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 5 000 tr/mn (3)
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn (3)
CO ₂ /Malus	120 g/km/+ 100 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/60 R17
Réservoirs	48 + 40 litres (4)
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Toujours une référence dans la catégorie

L'Arkana



PHOTOS: A. SAUNIER

L'Arkana a un train de retard

Premier SUV coupé d'un constructeur généraliste à sa sortie en 2021, l'Arkana a contribué à démocratiser le genre. S'il repose sur l'excellente plate-forme du Captur, il se distingue de son petit frère par sa ligne élancée et sa longueur de 4,57 m, soit 33 cm en sus. Avec 6 cm de plus que l'Austral, il entre dans la catégorie des SUV compacts. Mais il n'hérite pas du dernier design Renault (Captur restylé, Symbioz...).

Des moteurs à la hauteur

L'Arkana propose deux blocs essence micro-hybrides de 140 et 160 ch, et une motorisation full hybrid de 145 ch. Cette dernière brille par son appréciable sobriété (le Captur se contente alors de 6,3 l/100 km en moyenne), un peu moins par ses performances, quelconques, ou par la lenteur de son originale transmission à crabots. Le quatre cylindres micro-hybride 12 V consomme 1 l/100 km de plus en moyenne, que ce soit en 140 ou en 160 ch. Sans avoir à recourir à la version

de 160 ch, réservée au haut de gamme Esprit Alpine, celle de 140 ch s'avère déjà suffisante au quotidien. L'agrément de l'ensemble moteur-boîte garantit un confort de conduite appréciable, aussi bien en ville que sur voie rapide. Sur la route, le Renault profite encore d'un joli jeu de jambes. Sa direction agréable et son comportement routier équilibré rassurent. A bord, on retrouve une ambiance similaire à celle du Captur, mais sans les améliorations survenues avec le restylage de celui-ci, comme la nouvelle tablette de 10,4"/26,4 cm avec le très abouti système d'infodivertissement de Google. Le gros point faible de l'Arkana réside à l'arrière. La banquette est fixe, et l'espace aux genoux pour des adultes est juste. Heureusement, au moment de partir en vacances, son grand coffre se montre pratique. Face à un Captur restylé ou au tout nouveau Symbioz, l'Arkana peut manquer de quelques arguments. Il lui reste toutefois un positionnement prix cohérent et une ligne élancée. **D. B.**

LA GAMME

FINITION	ESSENCE		HYBRIDE
	mild hybrid EDC (140 ch)	mild hybrid EDC (160 ch)	E-Tech full hybrid (145 ch)
Evolution	31 700 € / 31 000 €* ■	—	33 900 € / 32 500 €* ■
Techno	33 200 € / 32 600 €* ■	—	35 400 € / 34 000 €* ■
Esprit Alpine	—	36 400 € / 35 700 €* ■	38 400 € / 36 900 €* ■



N. SOLER

La planche de bord est correctement finie et l'ergonomie des commandes, bien pensée. Mais l'Arkana n'a pas (encore) droit à l'écran de 10,4" piloté par Google. Il se contente de modèles de 7"/17,8 cm ou 9,3"/23,6 cm moins ergonomiques.



Nombre de places : 5



Volume de coffre : 553 dm³ ■

Suffisant dans l'absolu, l'espace à l'arrière se révèle néanmoins décevant au niveau des jambes face à l'Austral ou même au Symbioz (ce dernier grappillant quelques centimètres grâce à sa banquette coulissante). Consolation : le coffre s'avère vraiment très logeable.

Caractéristiques de la version essayée

ESSENCE

1.3 mild hybrid EDC Techno - 140 ch
33 200 € / 32 600 €* ■

■ Gage de douceur d'utilisation, ce moteur micro-hybride modère son appétit tout en offrant des performances suffisantes. La version Techno donne accès au grand écran de 9,3"/23,6 cm, aux jantes de 18", à la surveillance des angles morts...

NOS MESURES



Vitesse maxi	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s5 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6 ■
Consommation moyenne	7,2 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6,9/6,8/7,8 l/100 km
Poids	1 397 kg ■
Diamètre de braquage	11,5 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	66 m ■

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Micro-hybridation	12 V
Cylindrée	1 332 cm ³
Puissance maxi	140 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	132 g/km/+ 360 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 vitesses
Pneus	215/55 R18
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Encore quelques arguments à faire valoir

Le Symbioz



Un vide enfin comblé

Ce sont 27 cm qui séparent le Captur de l'Austral en longueur. Un trou au sein de la gamme Renault⁽¹⁾, désormais comblé par le Symbioz. Long de 4,41 m, ce nouvel "intermédiaire" au profil de SUV classique peut être considéré comme une porte d'entrée dans la catégorie des SUV compacts, à l'instar des Nissan Qashqai, Seat Ateca, Kia Niro. Prix d'appel : 34 900 € contre 35 800 € pour l'Austral de base. Un maigre écart dans l'absolu, sauf qu'à ce prix, le Symbioz bénéficie déjà d'une motorisation full hybrid de 145 ch (la seule disponible pour l'instant) comme d'un niveau d'équipement décent (Techno).

Un air de déjà-vu...

Moyennant 3 000 € supplémentaires, la version Iconic sort carrément le grand jeu : sièges avant électriques et chauffants, caméra 360°, hayon motorisé ou encore conduite semi-autonome. Comme le Rafale, elle peut même s'équiper, en option (1 500 €), du toit panoramique

Solarbay, qui s'opacifie par segments. Ces petites attentions (on peut aussi citer la sellerie et les jantes spécifiques ou le combiné d'instruments emprunté aux grands frères) permettent au Symbioz de pas trop attirer l'attention sur le fait qu'il dérive du Captur (restylé). Même empattement, même habitabilité moyenne à l'arrière, même proue (heureusement ornée de détails inédits), même planche de bord, même système d'infodivertissement (fort réussi au demeurant)... Les 17,4 cm qui le séparent de son petit frère se concentrent sur le porte-à-faux arrière, au bénéfice du coffre : entre 480 et 610 dm³ (banquette coulissante de série). Les différences au volant sont, elles aussi, ténues avec la motorisation E-Tech, sobre, mais placide et handicapée par une gestion de boîte brouillonne. Néanmoins, la douceur est au rendez-vous comme le confort et une belle aisance dans les virages. Une proposition intéressante au final, pour qui trouve le Captur trop petit, mais n'a pas le budget pour s'offrir l'Austral. **T. R.**

LA GAMME

FINITION	HYBRIDE
	E-Tech full hybrid (145 ch)
Techno	34 900 € / 34 900 €*
Esprit Alpine	36 400 € / 36 400 €*
Iconic	37 900 € / 37 900 €*

Pas de grosse surprise en ouvrant la porte, puisque l'on retrouve la planche de bord du Captur restylé, agrémentée du nouvel écran central de 10,4"/26,4 cm avec Google. Bien équipé, le Symbioz Iconic dispose de sièges électriques chauffants.



Nombre de places : 5



Volume : 480 à 610 dm³ (2)

Le Symbioz est pénalisé par une largeur aux coudes insuffisante pour trois adultes sur sa banquette (coulissante). Carré, généreux aux entournures, accessible et pratique avec son plancher ajustable, le coffre est plus convaincant. L'Espace hybride ne fait pas mieux !

Caractéristiques de la version essayée

HYBRIDE

E-Tech full hybrid Iconic - 145 ch - 37 900 € / 37 900 €*

■ En attendant les deux versions mild hybrid de 130 et 160 ch et l'entrée de gamme Evolution, au printemps 2025, le Symbioz ne propose que la motorisation full hybrid de 145 ch et les trois niveaux de finition les plus généreusement dotés.

NOS MESURES



Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s8 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s6 ■
Consommation moyenne	5,9 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	6/6,5/5,1 l/100 km
Poids	1 473 kg ■
Diamètre de braquage	11,4 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	65 m ■

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	145 ch
Couple maxi Therm./Electr.	149 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 16S
Puissance maxi	94 ch à 5 600 tr/mn
Moteurs électriques	49 + 24 ch
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	225/45 R19
Réservoir/capacité batterie	48 litres/1,2 kWh
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Un compromis plus que méritant !

1. Plus long que l'Austral (4,51 m), l'Arkana (4,57 m) est un peu à part dans la gamme avec son profil de SUV coupé et sa base reprise au Captur. 2. Banquette avancée/reculée.

L'Austral



PHOTOS: A. SAUNIER

Un SUV bien pensé

Vous vous souvenez du Kadjar ? Grâce à ses nombreuses qualités, l'Austral n'a eu aucun mal à éclipser son terne prédécesseur. Il affiche un look bien dans l'air du temps, mais se démarque surtout par un intérieur particulièrement agréable. La tablette "numérique" pilotée par Google trouve le juste équilibre entre commandes tactiles et physiques, tout en soignant sa finition. L'habitabilité est généreuse avec des places arrière qui accueilleront sans mal des adultes, ainsi qu'un coffre qui engloutira au minimum 530 dm³ de bagages. Le châssis se montre également doué, même si les suspensions fermes nuisent au confort des passagers. Côté motorisations, en attendant l'arrivée probable d'une version hybride rechargeable, le choix apparaît restreint. En entrée de gamme, la version mild hybrid advanced de 130 ch manque de punch du fait d'une boîte à l'étagement trop long, et pourrait être plus sobre. En haut de gamme, l'E-Tech full hybrid fait preuve

d'une remarquable sobriété, mais sa boîte à crabots manque de douceur et de réactivité, tandis que le bloc trois cylindres émet quelques vibrations.

Juste milieu

On optera donc pour le moteur de milieu de gamme, un quatre cylindres micro-hybride associé à une boîte auto. à variation continue, douce et évitant d'emballer la mécanique à la moindre accélération. Un ensemble, par ailleurs, fort silencieux et plutôt sobre. En revanche, les performances déçoivent vu les 160 ch annoncés. Côté finition, on évitera l'entrée de gamme Evolution, un peu trop dépouillée (banquette fixe, petit écran tactile de 9"/23 cm), au profit de la variante Techno, mieux dotée (belles jantes alu de 19", banquette coulissante, chargeur de smartphone à induction, écran tactile 12"/30,5 cm...). Attention à la finition Techno Esprit Alpine, aux suspensions trop fermes et qui fait bizarrement l'impasse sur la banquette coulissante. **V. D.**

LA GAMME

FINITION	ESSENCE		HYBRIDE
	1.3 mild hybrid advanced (130 ch)	1.3 mild hybrid auto. (160 ch)	E-Tech full hybrid (200 ch)
Evolution	35 800 € / 34 800 €* ¹	37 300 € / 37 000 €* ¹	40 800 € / 35 900 €* ¹
Techno	—	38 500 € / 36 200 €* ¹	42 000 € / 37 000 €* ¹
Techno Esprit Alpine	—	40 200 € / 37 800 €* ¹	43 700 € / 38 500 €* ¹
Iconic	—	—	44 700 € / 39 300 €* ¹
Iconic Esprit Alpine	—	—	46 100 € / 40 600 €* ¹



La planche de bord high-tech de l'Austral fait toujours son effet. Les interfaces se révèlent lisibles et intuitives, tandis que la finition inspire le respect. En bonus : des rangements sont nombreux et bien pensés.



Nombre de places : 5



Volume de coffre : 530 à 655 dm³ (1)

La banquette (coulissante, sauf versions de base et Techno Esprit Alpine) se montre très accueillante, et l'on peut étendre ses jambes sans problème. Même banquette reculée, le coffre affiche un volume plutôt généreux. En revanche, son seuil de chargement est un peu haut.

Caractéristiques de la version essayée

ESSENCE

1.3 mild hybrid Techno - 160 ch - 38 500 € / 36 200 €*¹

Parmi les trois motorisations disponibles, cette mild hybrid 160 offre le meilleur agrément tout en restant sobre. Le deuxième niveau de finition Techno permet de profiter de la banquette coulissante sans (trop) faire flamber les prix.

NOS MESURES



Vitesse maxi	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s8 ■
Consommation moyenne	7,6 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville	7,3/7,7/7,8 l/100 km
Poids	1 535 kg ■
Diamètre de braquage	11,7 m ■
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ■

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Micro-hybridation	12 V
Cylindrée	1 333 cm ³
Puissance maxi	160 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	140 g/km/+ 983 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Pneus	205/55 R19
Réservoir/Capacité batterie	55 litres/0,15 kWh
Dim. L x l x h, en m	4,51 x 1,83 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Pas dominateur, mais très homogène

Le Scenic E-Tech



PHOTOS: N. SOLER

Stratégie audacieuse

Le Scenic a toujours occupé une place prépondérante dans le cœur des familles. Un succès en partie expliqué par sa belle habitabilité, son sens pratique et sa modularité astucieuse. Mais l'arrivée de l'opus 2024 risque de semer le trouble. Ce nouveau venu opère en effet un virage à 180° et se présente désormais sous la forme, davantage tendance, d'un SUV. Fait plus marquant, il opte pour une motorisation... 100% électrique. Un pari plutôt osé de la part du constructeur. A l'achat, vous aurez donc le choix entre la "grosse" batterie de 87 kWh associée à un moteur de 220 ch (dès 42 000 €*) et une version un peu plus "abordable" de 170 ch, ici à l'essai. Dotée d'une batterie plus modeste de 60 kWh, cette dernière émerge à 35 200 €*. Selon nos mesures, le Scenic E-Tech EV60 offre une autonomie moyenne de 340 km avant la panne sèche, et 280 km seulement sur autoroute. Assez pour les trajets du quotidien, mais un peu juste pour les voyages au

long cours. Ceux qui roulent beaucoup auront donc tout intérêt à choisir la version Grande Autonomie et ses 480 km de rayon d'action (390 km sur autoroute). Fort agréable et plutôt agile dans les virages, le Scenic a aussi l'avantage d'être très bien suspendu. Cela se vérifie sur les petites routes où les amortisseurs filtrent parfaitement les aspérités.

Une modularité au second plan

Très réussie et fonctionnelle, la console s'articule autour d'un écran XXL de 12"/30,5 cm piloté par Google, véritable référence en matière de réactivité et de simplicité d'utilisation. Le Renault ravira également les grands passagers, grâce à ses places arrière géantes. Cela dit, la banquette étroite ne favorise pas forcément le confort de trois personnes. Enfin, si le vaste coffre se montre pratique, sachez que la modularité, désormais très basique (banquette non coulissante, rabattable en deux parties), n'a plus rien à voir avec celle des précédents modèles. **D. B.**

LA GAMME

FINITION	ÉLECTRIQUE	
	E-Tech EV60 (170 ch)	E-Tech EV87 (220 ch)
Evolution	39 990 € / 35 200 €*	—
Techno	41 990 € / 37 150 €*	46 990 € / 42 000 €*
Esprit Alpine	—	48 990 € / 44 000 €*
Iconic	—	52 490 € / 47 400 €*



Très similaire à celle d'autres modèles (Megane E-Tech, Austral, Espace), la console séduit. Surtout, la tablette tactile dispose d'un planificateur d'itinéraire aussi pertinent que réactif. Parfait pour la gestion des arrêts pour recharger.



Nombre de places : 5

Volume : 535 dm³

Bien installés, les passagers bénéficient d'un confortable espace pour les jambes. On aurait juste aimé un meilleur maintien au niveau des cuisses. Sous le plancher du grand coffre, un petit bac permet de ranger les câbles de recharge.

Caractéristiques de la version essayée **ÉLECTRIQUE**

Autonomie Confort Techno - 170 ch 41 990 € / 37 150 €*

Hormis son autonomie un peu juste, ce Scenic E-Tech Autonomie Confort est une réussite. Ses performances sont suffisantes, son habitacle, logeable et son comportement routier, exemplaire. Par ailleurs, la finition Techno ne manque de rien.

NOS MESURES



Vitesse maxi	154 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	385/280/365 km
Temps de charge Prise domestique	30 h
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide (130 kW)	10 h/32 mn ⁽¹⁾
Poids	1 765 kg
Diamètre de braquage	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	68 m

1. De 15 à 80 % de capacité.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Batterie lithium-ion	60 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	170 ch
Couple maxi	280 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/- 4 000 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	205/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,47 x 1,87 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾

LE VERDICT



L'électrique en mode séduction !

2. Groupe motopropulseur et batterie garantis 8 ans ou 160 000 km.

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

L'Espace



PHOTOS: N. SOLIER

L'ami des familles

L'Espace, c'est toute une histoire chez Renault. Un pionnier des monospaces, qui a su garder un esprit d'innovation tout en veillant aux besoins particuliers des familles nombreuses. Mais cette saga a connu un virage abrupt avec le lancement de l'actuelle génération : l'Espace est désormais un SUV classique, étroitement dérivé de l'Austral. Par rapport à son petit frère, l'empattement rallongé permet de dégager encore plus de volume habitable au deuxième rang, alors qu'un troisième rang apparaît. Mais voyager à sept n'est pas une sinécure, à moins de réserver les sièges du fond à de jeunes enfants. En effet, le dernier rang (option gratuite) est difficilement accessible et moins logeable que chez le rival direct, le Peugeot 5008. Et l'Espace oublie toutes ses petites prévenances de monospace (sièges indépendants, etc.). Côté moteur, il n'a droit qu'à l'hybride de 200 ch. Sobre, cet ensemble pêche toutefois par des performances moyennes et un agrément terni

par quelques à-coups générés par la boîte auto. à crabots. Pas aussi gênant ici que dans un Rafale à l'ambition plus sportive.

Un SUV à vivre ?

Moins familial qu'auparavant, l'Espace a, en revanche, adopté le rôle du spécialiste du confort dans la gamme. Par rapport à l'Austral ou au Rafale, il est plus souplesment amorti, sans que le dynamisme en souffre trop s'il est équipé des roues arrière directrices (de série à partir d'Esprit Alpine). La finition est excellente (en haut de gamme, c'est le seul ici à pouvoir profiter d'une sellerie cuir), alors que l'on est royalement installé au deuxième rang. Un Rafale, qui repose sur la même plate-forme d'Austral rallongé, offre une habitabilité similaire, mais ses suspensions un peu plus typées sport ne peuvent rivaliser avec le niveau de confort de l'Espace. Bref, ce SUV familial est un vrai beau compagnon de route... tant que l'on ne voyage pas trop souvent à sept.

C. R.-R.

LA GAMME

FINITION	HYBRIDE
	E-Tech full hybrid (200 ch)
Techno	45 000 € / 44 600 €*
Esprit Alpine	48 300 € / 45 000 €*
Iconic	50 300 € / 46 300 €*

L'Espace reprend la planche de bord et les écrans déjà vus dans l'Austral, entre autres. Une bonne chose : la qualité est au rendez-vous et l'ergonomie des écrans une référence. Même à ces tarifs élevés, la finition fait mouche, devant comme derrière.



Nombre de places : 7



Volume : 480 à 670 (1) dm³

A quatre, l'Espace offre un confort royal à tous ses passagers grâce à un deuxième rang particulièrement logeable. Mais le troisième rang s'avère difficilement accessible et un peu juste. Le coffre, lui, est dans la moyenne d'une catégorie déjà bien dotée côté volume.

Caractéristiques de la version essayée

HYBRIDE

E-Tech full hybrid Iconic - 200 ch
50 300 € / 46 300 €*

■ Certes très cher, cet Espace joue à fond la carte du confort avec un esprit premium. Sellerie cuir intégrale, boiseries, roues arrière directrices... Dommage que quelques options subsistent (conduite autonome, phares matriciels...).

NOS MESURES



Vitesse maxi	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,5/6 l/100 km
Poids	1 765 kg
Diamètre de braquage (2)	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	200 ch
Couple maxi Therm./Electr.	205 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	104 g/km/0 €
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Moteurs électriques	68 + 34 ch
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	235/45 R20
Réservoir/Capacité batterie	55 litres/2 kWh
Dim. L x l x h, en m	4,73 x 1,85 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Moins pratique, toujours confortable...

1. Banquette reculée/avancée. 2. Avec roues arrière directrices (en option sur Techno).

Le Rafale



PHOTOS: A. SAUNIER

Le plus ambitieux

Le porte-drapeau de la délégation Renault, c'est lui. Le Rafale reprend la base technique de l'Espace (châssis d'Austral rallongé), mais change totalement de style. Plus agressif, il surfe sur la mode des SUV coupés, pour un look résolument sportif et ostentatoire. Pour appuyer ses prétentions, une version de 300 ch hybride rechargeable, appelée "Atelier Alpine", arrivera d'ici à la fin de l'année. En l'attendant, il hérite de l'hybride classique de 200 ch déjà vu sur ses deux frères, l'Austral et l'Espace. Pas de quoi enflammer un conducteur à la fibre sportive, qui sera déçu des performances juste correctes et de quelques à-coups de la boîte à crabots. Mais la gestion de cette dernière a été légèrement retravaillée pour plus de réactivité. Même chose pour le système de roues arrière directrices 4Control, à l'intervention désormais plus agressive en virage (mais qui reste paramétrable pour ceux qui jugeraient l'effet trop peu naturel). L'amortissement est plus ferme que sur un Espace,

mais sans devenir inconfortable comme a pu l'être celui de l'Austral à son lancement. Une somme de petits ajustements qui rendent le Rafale réellement plaisant à mener en virage.

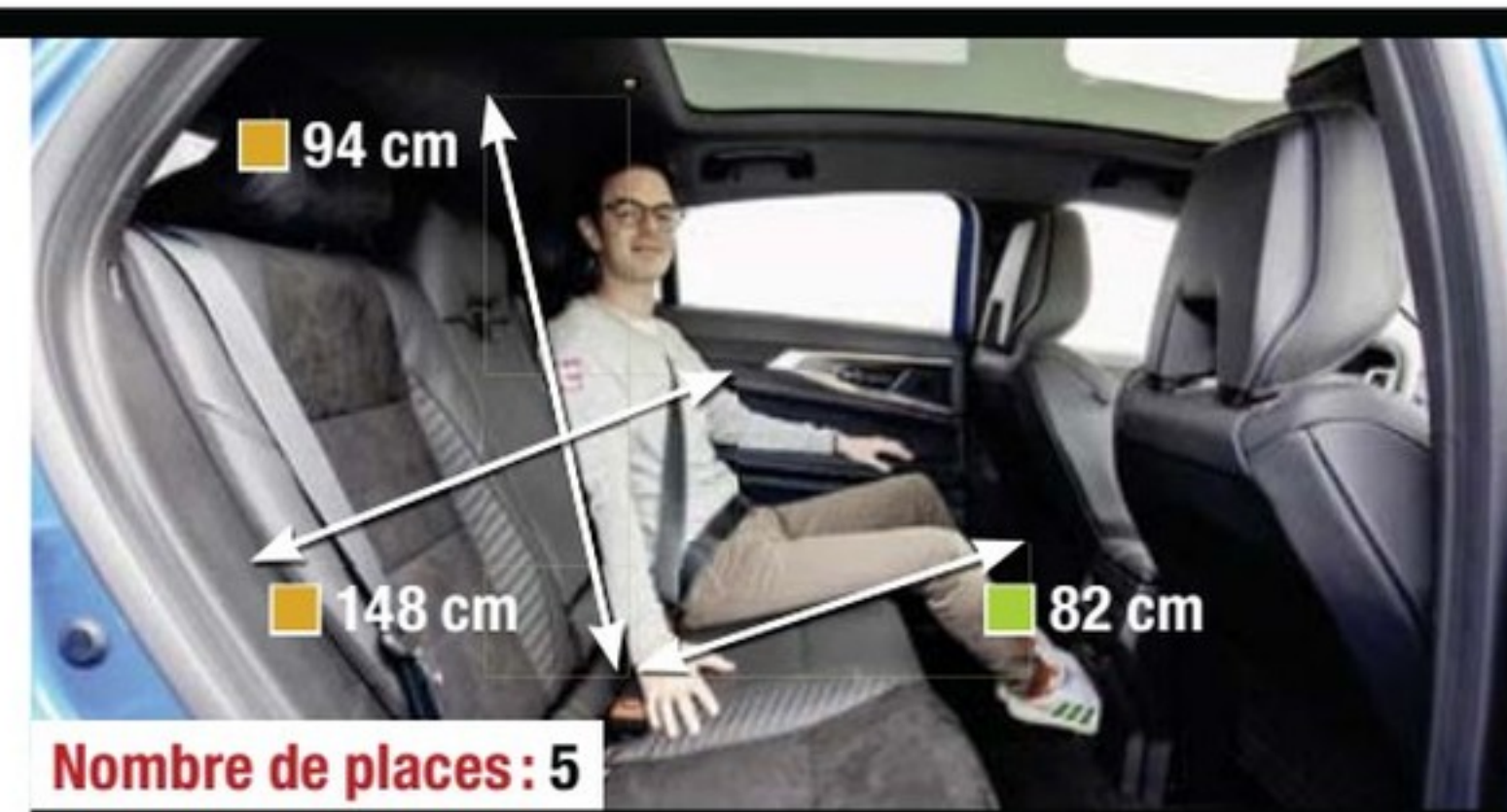
Sans (grosse) surprise

Pas flagrante à l'extérieur, la filiation avec les deux autres SUV, qui partagent sa plateforme, est évidente à l'intérieur. Mais certains matériaux ont changé avec, par exemple, sur la finition Esprit Alpine, une originale plaque d'ardoise sur la planche de bord ou des sièges sport spécifiques dont le logo Alpine s'illumine. Suffisant pour revendiquer un niveau de finition en adéquation avec les tarifs, proches de ceux de l'Espace. En reprenant l'empattement allongé de ce dernier, le Rafale offre aussi une habitabilité excellente aux places arrière et la ligne de toit fuyante ne pénalise pas les passagers. Le Rafale n'est pas le plus rationnel de la gamme, avec ses tarifs élevés, mais il confirme les ambitions premium de Renault avec succès. **C. R.-R.**

LA GAMME

FINITION	HYBRIDE
	E-Tech full hybrid (200 ch)
Techno	45 000 € / 44 600 €*
Esprit Alpine	49 000 € / 48 500 €*

Pas de surprise à l'avant du Rafale, qui reprend la planche de bord et les écrans des Austral et Espace. Mais en finition haute, les matières peuvent changer, avec, notamment, une plaque d'ardoise côté passager. Original et bien réalisé.



Nombre de places : 5



Volume : 546 dm³

Grâce à la plate-forme de l'Espace, le Rafale est particulièrement logeable. Les passagers ne sont pas gênés par la ligne de toit, et peuvent même jouir d'un très beau toit panoramique en option (1 500 €). Le coffre, lui, est tout aussi généreux.

Caractéristiques de la version essayée

HYBRIDE

E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 200 ch 49 000 € / 48 500 €*

Quitte à opter pour le porte-étendard, autant profiter de ses atouts haut de gamme avec la finition Esprit Alpine : sellerie Alcantara avec surpiqûres et logos illuminés, finition en ardoise, roues arrière directrices...

NOS MESURES



Vitesse maxi	176 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s9
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,8/6 l/100 km
Poids	1 725 kg
Diamètre de braquage ⁽¹⁾	10,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m

1. Avec roues arrière directrices.

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	200 ch
Couple maxi Therm./Electr.	205 Nm/205 + 50 Nm
CO ₂ /Malus	105 g/km/0 €
Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Moteurs électriques	68 + 34 ch
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	245/45 R20
Réservoir/Capacité batterie	58 litres/2 kWh
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

LE VERDICT



Un haut de gamme stylé et réussi



PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

LE PALMARÈS DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE

Auto Plus lance
un sondage pour
déterminer quels sont
les meilleurs garages
de France sur
la base de vos
recommandations
clients.



**VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ
ÊTRE RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES
MEILLEURS GARAGES DE FRANCE ?**

N'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées directement
à autoplusevents@reworldmedia.com



Photos non contractuelles

**POUR TENTER DE GAGNER
DES MONTRES CONNECTÉES
ICE-WATCH, C'EST SIMPLE !**

**Donnez-nous votre avis en répondant
au questionnaire sur autoplus.fr**

En partenariat avec **idGarages**
.com

Extrait du Règlement : ERAS organise du 06 septembre au 06 octobre 2024 un jeu-concours ouvert à tout personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin du jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations consulter le Règlement disponible <https://autoplus.fr>



ÉLECTRIQUE

XPeng G9

Performance - 93,1 kWh - 551 ch

73 990 € / 73 990 € *⁽¹⁾

PREMIER ESSAI DU SUV FAMILIAL CHINOIS XPENG G9

Un grand saut vers l'inconnu

XPeng n'a pas la même stratégie que les autres marques chinoises, qui parient sur l'électrique bon marché pour conquérir l'Europe. Cher et ambitieux, son SUV électrique G9 peut-il convaincre chez nous ?

La marque XPeng débarque en France "par le haut", avec le G6, concurrent du Tesla Model Y (voir Auto Plus n° 1872), et le G9, un gros SUV statuaire testé ici. Pas question de s'incruster dans le quotidien de tous les Français : cette version haut de gamme à l'essai aujourd'hui est facturée près de 74 000 € hors options, et 89 400 € si l'on y ajoute une

surtaxe de 20,8 % à venir cet automne⁽¹⁾... Bref, on est loin des prix cassés pratiqués par MG ou BYD. A ce niveau de tarifs, et sur un segment qui s'adresse à un public réputé conservateur et attaché aux marques premium, s'imposer relève de l'exploit. Mais sur le papier, les arguments ne manquent pas. A commencer par une fiche technique bien remplie : 551 ch, grosse batte-

rie de 93 kWh, charge ultra-rapide... Et l'équipement n'est pas en reste, surtout côté techno. Trois grands écrans, conduite et stationnement semi-autonomes, chargeurs de smartphone ventilés, clim' trizone... Le grand jeu !

Plein les yeux !

Une impression qui se renforce à bord de notre exemplaire du jour, équipé de la sellerie en cuir Nappa optionnelle du plus bel effet. Ce pack, facturé 3 990 €, comprend aussi la hi-fi Dynaudio ultra-puissante (22 haut-parleurs et 2 150 W !), et, surtout, les sièges massants (y compris à l'arrière), avec un soutien aux mollets réglable, façon Business Class, à l'avant. La qualité des matériaux impressionne, le cuir recouvrant même la boîte à gants, alors que les assemblages sont très soignés, au niveau des premium allemands et loin devant Tesla. Les occupants à l'avant peuvent profiter de trois écrans : les compteurs

numériques, personnalisables et clairs, le très grand écran central (15"), réactif et assez simple à appréhender, et un troisième (de la même taille) dédié au passager. Son affichage n'est pas visible depuis le siège conducteur, mais les reflets peuvent être agaçants quand il fait beau (voir "Raté" page 33). A l'arrière, le confort est royal, avec des cotes généreuses et un dessin d'assise très réussi. C'est d'ailleurs le confort qui prime au volant. Bien posé sur ses suspensions pneumatiques, très bien insonorisé, le G9 est particulièrement reposant. Avec plus de 2,3 tonnes, il ne faut pas lui demander de se lancer dans une épreuve de slalom, mais il n'en a pas la prétention. En revanche, sur un sprint en ligne droite, il fait mieux que de la figuration : les accélérations produisent l'effet d'un coup de poing. Impressionnant pour un SUV de près de 5 m de long ! Plus intéressant, le G9 affiche aussi une endurance

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : le G9 débarque tout juste en France, et n'a pas encore droit à des remises. Pas de bonus non plus, à ce tarif.

L'entretien : une révision à prévoir tous les ans ou tous les 20 000 km.

L'équipement : un seul niveau de finition sur cet XPeng G9, et il est ultracomplet en équipements. Conduite semi-autonome, trois grands écrans, sièges AV et AR électriques et chauffants, hayon motorisé, assistance au stationnement... n'en jetez plus !

1. 89 400 € en tenant compte de 20,8 % de surtaxe applicable à XPeng (surtaxe européenne concernant les véhicules électriques fabriqués en Chine, modalités à confirmer en novembre).

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



Essayé ici en version haut de gamme Performance (4x4, 551 ch), le G9 est accessible dès 59990 € en entrée de gamme (petite batterie, propulsion, 313 ch).



Nombre de places : 5

Le G9 offre un accueil façon première classe à ses passagers arrière, avec des dimensions très généreuses. Avec le pack Premium, les sièges sont massants et inclinables.



Volume : 560/80⁽¹⁾ dm³

Motorisé de série, le hayon s'ouvre sur une vaste soute, bien découpée. Un petit bac est accessible à l'avant.



Le G9 est capable de puissances de recharge hors norme : 300 kW pour un "plein" de 10 à 80% en 20 mn !

L'ÉQUIPEMENT

1. Coffre AR/AV

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active + surv. angles morts • Airbags (7) • Conduite semi-autonome avec changement de voie • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares Matrix Led auto. avec gestion code/route...

Agrément : • Chargeurs à induction • Compteurs numériques 10,25" • Ecran central 15" avec Mirror Screen et caméra de recul 360° • Ecran passager 15" • Parking semi-auto. • Pompe à chaleur • Sièges AV/AR et volant chauffants, sièges AV ventilés...

En option Agrément : • Intérieur cuir Nappa + sièges multifonctions + hi-fi Dynaudio (3990 €) • Peinture métal (1 000 €).



PHOTOS : N. SOLER

Les performances de cette version 4x4 de 551 ch sont ébouriffantes, malgré les plus de 2,3 tonnes. Mais le G9 n'est pas un sportif dans l'âme et propose plutôt un "toucher de route" tout en douceur.

de marathonien avec, et de loin, la meilleure autonomie de sa catégorie : 500 km mesurés. Il est également capable de recharges ultra-rapides : une

vingtaine de minutes suffisent pour un "plein" à 80%. Le G9 est donc taillé pour le voyage... et pour faire de l'ombre à un segment peuplé de SUV aux

tarifs délirants. Certes, à plus de 70000 €, voire 89 400 € une fois la surtaxe appliquée, c'est ambitieux pour un SUV chinois inconnu et dont le réseau de

vente est limité⁽²⁾. Mais cela reste moins cher que la concurrence, face à laquelle le G9 apparaît très compétitif.

SUITE PAGE 32

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



NOS MESURES

Vitesse maxi	206 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	24s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s4
Autonomie moyenne	500 km
Route/Autoroute/Ville	560/440/500 km
Temps de charge prise domestique	NC
Wallbox (7,4 kW)/Prise rapide (300 kW)	18 h/20 mn ⁽¹⁾
Poids	2 382 kg
Diamètre de braquage	12,5 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m

1. De 10 à 80 % de capacité.

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	Asynchrone (AV), synchrone à aimants perm. (AR)
Batterie lithium-ion NMC	93,1 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	551 ch
Couple maxi	717 Nm
CO ₂ /Malus	0 g/km/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	255/45 R21
Dim. L x l x h, en m	4,90 x 1,94 x 1,68
Durée de garantie	7 ans (ou 160 000 km) ⁽²⁾

2. Dont 2 ans offerts jusqu'à la fin de l'année, batterie garantie 8 ans.

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le XPeng G9 Performance (73 990 €*⁽¹⁾, 551 ch) est évalué dans la catégorie des grands SUV électriques d'environ 500 ch, qui comprend notamment :

Audi SQ8 e-tron (102 100 €*, 503 ch),
BMW iX xDrive50 Edition Sport (96 700 €*, 523 ch),
Mercedes EQE 43 AMG 4Matic (133 850 €*, 476 ch),
Porsche Macan 4S (93 091 €*, 516 ch),
Tesla Model X Dual Motor (99 000 €*, 670 ch), etc.

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



POSTE DE CONDUITE



Grâce aux multiples réglages offerts par les sièges premium optionnels (3990 € en pack), on est très confortablement installé à bord du

G9. Dommage qu'il faille passer par l'écran pour régler les rétros et la position du volant. Autre grief: la visibilité est limitée vers l'arrière. Heureusement, la caméra 360° de série est d'une grande aide dans les manœuvres.

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

AIDES À LA CONDUITE



Le G9 n'a pas de lacune côté aides à la conduite. Tout est de série, et il n'y a qu'un seul niveau de finition pour l'ensemble de la gamme. Le système de conduite semi-

autonome se montre parfois un peu trop zélé, et il faut forcer sur le volant pour modifier légèrement la trajectoire, qui est ensuite immédiatement "corrigée". Rien de bien grave dans l'absolu, d'autant qu'on peut n'utiliser que le régulateur adaptatif. Dommage qu'il faille passer par l'écran pour régler ce dernier en distance.

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

ÉCRAN TACTILE



Deux écrans tactiles de 15"/38 cm, dont un dédié au passager. Grâce à un traitement de sa surface, celui-ci n'est pas visible depuis le poste de conduite, mais gare aux reflets. Le système est réactif, mais rassemble presque toutes les fonctions.

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

BIEN VU



Besoin d'encore plus de place à l'arrière ?
Le siège passager avant peut se contrôler depuis la banquette.

RATÉ



Même éteint, l'écran de droite distrait le conducteur avec des reflets. Le toit vitré, non occultable, n'aide pas.



FINITION



Matériaux de qualité, assemblages soignés, il n'y a pas grand-chose à redire à bord du G9, y compris par rapport à des concurrents allemands bien établis. La sellerie cuir Nappa est optionnelle (pack à 3990 €), mais elle est du plus bel effet, et les plastiques apparents se font rares.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Il faut passer par l'écran pour tout régler: température, soufflerie, direction de l'air... Et l'ensemble n'est pas très discret.

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

SYSTÈME AUDIO

Le système hi-fi Dynaudio (pack à 3990 €) est d'une puissance rare: 2 150 W et 22 haut-parleurs. Mais il manque un peu de clarté.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	3990 € ⁽¹⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENT



Le G9 est un vaste SUV, il y a, par conséquent, de la place pour ranger ses affaires. Les bacs de porte et la boîte à gants sont généreux, tandis que l'accoudoir central propose, sur deux niveaux, plusieurs espaces de rangement.

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

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Cher pour un SUV chinois de marque inconnue, le G9 séduit par sa qualité de fabrication, son intérieur luxueux, ses performances et sa très bonne autonomie. Et ses rivaux, hors de prix, lui laissent de la marge, même lorsqu'il sera surtaxé.

LES PLUS

Tarif (assez) compétitif
Autonomie et recharge
Confort façon 1^{re} classe

LES MOINS

Réseau balbutiant
Ergonomie "tout écran"
Dynamisme en berne

PHOTOS: N. SOLER

1. Pack incluant les sièges premium, la sellerie cuir Nappa et la hi-fi Dynaudio.



HYBRIDE

MG3

Hybrid+ Standard - 195 ch

19990 € / 19990 €*



LE MATCH DES CITADINES POUR BUDGETS SERRÉS

Alerte générale !

Avec sa version GPL, la Dacia Sandero Stepway s'affiche en reine incontestée des citadines abordables à l'achat comme à l'usage. Mais voici que débarque la MG3 hybride, à peine plus chère ! La chinoise peut-elle détrôner la roumaine ?

Un prix très serré malgré l'inflation (à partir de 14 250 € au catalogue), des prestations tout à fait correctes et, en bonus, un GPL ultra-économique (moins d'un euro le litre !) : la Dacia Sandero avait trouvé la martingale pour séduire les acheteurs. Notamment les particuliers, qui la plébiscitent : elle est encore – et de loin – la meilleure vente

auprès de ce public en France, et plus d'un tiers des acquéreurs optent pour la version GPL Eco-G. Mais voilà que le danger surgit d'où on ne l'attendait pas : de Chine ! Désormais lourdement taxé sur ses voitures électriques, MG a décidé de tout miser sur la MG3, sa citadine hybride qui promet modernité, sobriété et dynamisme, avec un premier prix à 19 990 €. Pour un

budget comparable (18 400 € remise déduite), la Sandero vous propose son "haut de gamme" : la Stepway Eco-G Extreme+, généreusement équipée (caméra de recul, clé mains libres, GPS, jantes alliage...). Oui, mais la MG3 offre une belle dotation dès sa finition de base Standard, avec notamment un régulateur adaptatif et une instrumentation numérique indisponibles sur la Dacia.

L'humiliation du chrono

Surtout, en associant un 1.5 essence de 102 ch et un bloc électrique de 136 ch, la MG3 Hybrid+ revendique une puissance combinée de... 195 ch, quand le petit

1.0 turbo de la Sandero doit se contenter de 100 ch ! Et encore, uniquement lorsqu'il se nourrit de GPL, la puissance chutant à 90 ch si on l'abreuve de sans-plomb. Forcément, le verdict du chronomètre paraît bien humiliant pour la roumaine, qui réclame... 4s6 de plus que la chinoise sur le 1000 m départ arrêté ! Et même si sa batterie de 1,83 kWh (capacité brute) se vide rapidement, ce qui s'accompagne d'une nette baisse de puissance, la MG3 se montre plus agile, avec un train avant accrocheur. La Sandero se montre beaucoup plus paresseuse, que ce soit côté mécanique ou côté châssis, mais elle s'avère en contrepartie plus

GPL/ESSENCE

Dacia Sandero Stepway

Eco-G Extreme+ - 100 ch

18750 € / 18400 €*



PHOTOS : N. SOLER

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : Dacia comme MG ne sont pas très portés sur les remises. Ce sera 2 % pour la Sandero... et rien pour la "3".

L'entretien : il doit être effectué tous les ans, dans les deux cas, ou tous les 20000 (Dacia) ou tous les 24000 km (MG).

L'équipement : les deux rivales affichent des dotations similaires, mais si la MG offre le régulateur adaptatif et l'instrumentation numérique, elle fait l'impasse sur certains "basiques" comme la banquette fractionnable... et même le cache-bagages ! La Dacia dispose, pour sa part, de la clé mains libres.



Lorsque sa batterie est chargée à bloc, la MG3 accélère comme une GTI ! Mais si son train avant accroche, elle manque de stabilité au freinage et sa direction est floue.

et ses suspensions à grands débâtements filtrent mieux les irrégularités tout en contenant plus efficacement les mouvements de caisse. Et puis, pour être honnête, ses 100 ch se révelent suffisants dans le cadre



On ne s'amusera pas beaucoup au volant de la Sandero. Mais sa direction est douce, son comportement rassure, et ses suspensions filtrent mieux que celles de la MG.

d'embrayage peu ergonomique. A bord de la MG3, pas de soucis de ce genre : la boîte est automatique, et l'on peut même ajuster la récupération d'énergie selon trois niveaux (via l'écran tactile). En revanche, la transmission >>>

stable au freinage (tandis que la MG3 a tendance à louvoyer lors des décélérations appuyées), sa direction paraît plus précise,



MG3

Les interfaces numériques aux graphismes fins donnent une touche de modernité à cette planche de bord au dessin harmonieux. Mais les matériaux bon marché se révèlent sensibles aux rayures, tandis que l'écran tactile manque de réactivité. Il reste par ailleurs un passage obligé pour accéder aux commandes de la climatisation. La position de conduite se révèle correcte, même si le volant non ajustable en profondeur limite l'amplitude des réglages.



Dacia Sandero Stepway

Ambiance plus "ordinaire" à bord de la Dacia, qui ne cherche pas à faire de l'esbroufe côté matériaux : c'est dur partout ! Toutefois, les assemblages rigoureux et la robustesse des plastiques inspirent confiance. L'écran tactile plus petit affiche des graphismes basiques, mais il se montre fonctionnel et réactif. On apprécie le bouton "My Safety" pour rappeler d'un seul geste ses préférences en matière d'aides à la conduite, tandis que le Mirror Screen est ici sans fil.

» ne compte que trois rapports, si bien que le niveau sonore monte vite dès que l'on sollicite un peu trop l'accélérateur. Enfin, cette hybride souffre de quelques à-coups. En matière de coût d'utilisation, l'écart entre ces deux rivales est plutôt serré. Grâce à une consommation moyenne de seulement 5,4 l/100 km, la MG3 demandera 95 € pour 1000 km, contre

105 € pour la Sandero Stepway lorsqu'elle fonctionne au sans-plomb. Mais si vous carburez au GPL, la facture baissera à 82 € tous les 1000 km. Imbattable !

Tout ce qui brille...

Dans l'habitacle aussi, c'est deux salles, deux ambiances. La MG flatte au premier regard avec une planche de bord moderne et bien dessinée,

ornée de surpiqûres et d'un motif "écossais" face au passager. Mais on note aussi la fragilité des plastiques, ainsi que le manque de réactivité du (pourtant) joli écran tactile. En outre, son volant ne se règle qu'en hauteur. Plus pragmatique, la Dacia ne cherche pas à dissimuler le caractère rustique de ses matériaux, mais ces derniers s'avèrent

robustes et assemblés avec rigueur. Moins impressionnant par sa taille, son écran tactile se révèle plus aisé à l'usage, et l'on dispose de commandes physiques pour régler la clim' ou les aides à la conduite. A l'arrière, si la chinoise offre de précieux centimètres supplémentaires aux genoux et aux épaules, une imposante traverse sous les sièges avant



1. Les cotes d'habitabilité sont généreuses, mais on dispose de peu d'espace sous les sièges avant pour caser ses pieds. **2.** Un coffre un peu juste et... pas de cache-bagages sur cette finition de base ! **3.** Il est possible de moduler le niveau de récupération d'énergie, mais uniquement via l'écran.



1. Un espace un peu plus compté qu'à l'arrière de la MG, mais la banquette plus creusée offre un meilleur maintien. La surface vitrée est plus grande. **2.** S'il pêche par un seuil de chargement un peu haut, le coffre affiche un beau volume. **3.** Barres de toit modulables de série sur toutes les Sandero Stepway.

gêne lorsque l'on veut y glisser ses pieds. La roumaine ne connaît pas ce problème, et sa banquette plus creusée procure un meilleur maintien. On apprécie également la surface vitrée plus importante qu'à bord de la chinoise. Côté coffre, la Sandero revendique l'un des plus grands volumes de la catégorie, même si le seuil de chargement est un peu haut. Et

puis la Dacia propose toujours ses pratiques barres de toit modulables. Moins spacieuse, la soute de la MG3 fait carrément l'impasse sur le... cache-bagages, seulement disponible sur les finitions supérieures ! Quant à sa banquette, elle n'est pas fractionnable, mais uniquement rabattable d'un seul tenant. Des oublis surprenants sur une citadine en 2024 !



NOS MESURES	MG3	Dacia Sandero
Vitesse maxi	172 km/h	174 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	28s8	33s4 ⁽¹⁾
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s6 ⁽²⁾	8s8/11s9/18s2 ⁽¹⁾
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	6/8,2 l/100 km ⁽³⁾
Coût aux 1 000 km	95 €	105 €/82 € ⁽³⁾
Route/Autoroute/Ville	4,7/6,1/5,3 l/100 km	7,6/8,1/8,8 l/100 km ⁽¹⁾
Poids	1 304 kg	1 170 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m

LA TECHNIQUE	MG3	Dacia Sandero
Moteur essence ⁽⁴⁾	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 498 cm³	999 cm³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
Puissance maxi	195 ch ⁽⁵⁾	100 ch à 4 600 tr/mn ⁽¹⁾
Couple maxi	128 + 250 Nm	170 Nm à 2 000 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Bonus ou malus	100 g/km/0 €	114 g/km/0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 3 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	185/65 R15	205/60 R16
Réservoir	36 litres	50 + 40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51	4,10 x 1,85 x 1,59
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km	3 ans ou 100 000 km ⁽⁷⁾

1. Au GPL. 2. En Drive. 3. Au SP95/au GPL. 4. + électrique sur MG3, turbo-essence + GPL sur Sandero. 5. Puissance combinée. 6. Extension offerte jusqu'à 7 ans et 150 000 km si l'entretien est effectué dans le réseau.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6) • Phares auto. • Régul. de vitesse.
Agrément : • Bluetooth • Caméra de recul • Clim' auto. • Frein de parking élec. • GPS • Mirror Screen⁽⁷⁾ • Prises USB à l'AR • Radio numérique DAB • Rétros élec. • Vitres AV/AR élec. • Volant multifonction réglable en hauteur.

EN OPTION	MG3	Dacia Sandero
Banquette 2/3-1/3 + cache-bagages	Indisponible	Série
Clé mains libres	Indisponible	Série
Instrumentation numérique	Série	Indisponible
Jantes alliage	Indisponible	Série
Régulateur adaptatif	Série	Indisponible
7. Sans fil sur Sandero Stepway.		

LES NOTES DU	MG3	Dacia Sandero
Comportement routier	12	13
Equipements de sécurité	11	12
Agrément/performance	17	14
Confort/insonorisation	13	13
Equipements de confort/garantie	19	20
Habitabilité/coffre	13	15
Aspects pratiques	14	8
Présentation/ finition	13	13
Coût aux 1 000 km	16	18
Prix	8	12
	2^e 136/200	1^{re} 138/200

Le verdict **Auto Plus**

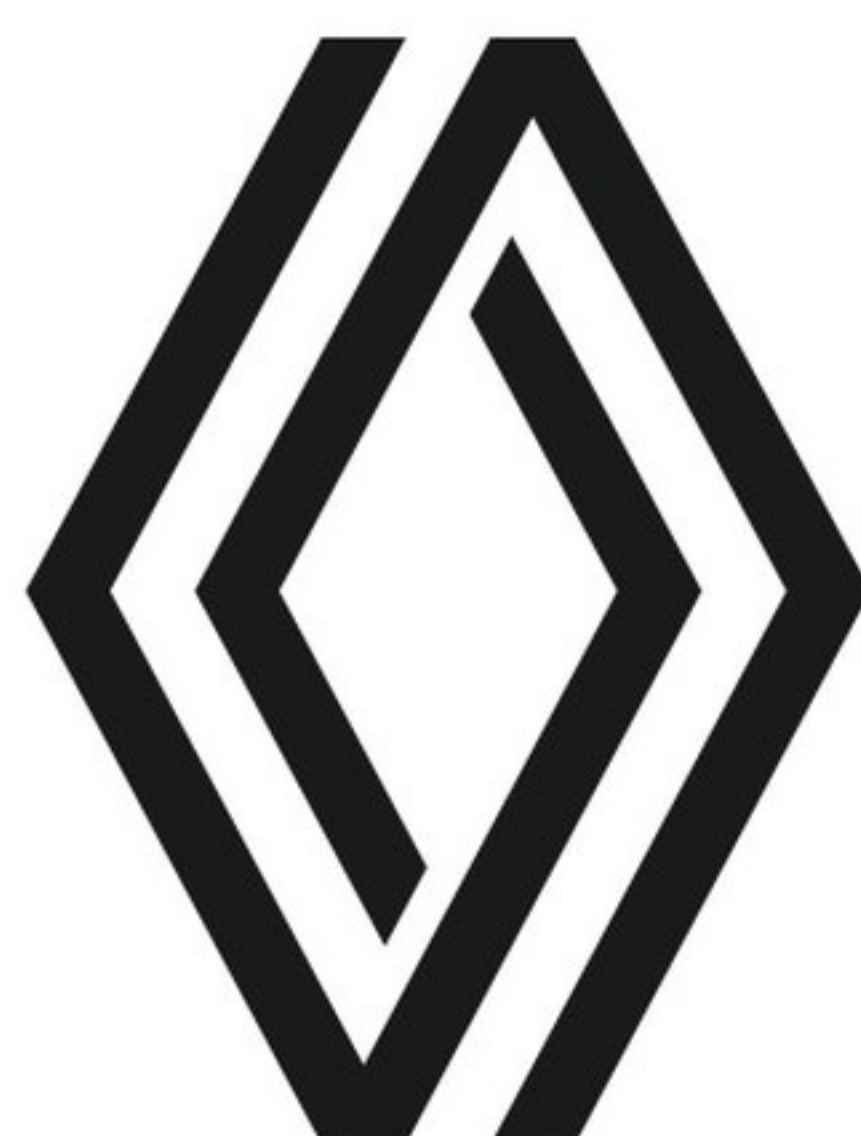


Victoire : Dacia Sandero Stepway

Oui, la MG3 prend l'ascendant aux chapitres performances et l'agrément, notamment en ville (boîte automatique). Mais la Dacia se montre plus sécurisante, mieux pensée, plus ergonomique et plus économique à l'achat comme au quotidien. Reste qu'avec une mise au point plus aboutie, la chinoise pourrait repasser devant...

PHOTOS : N. SOLER

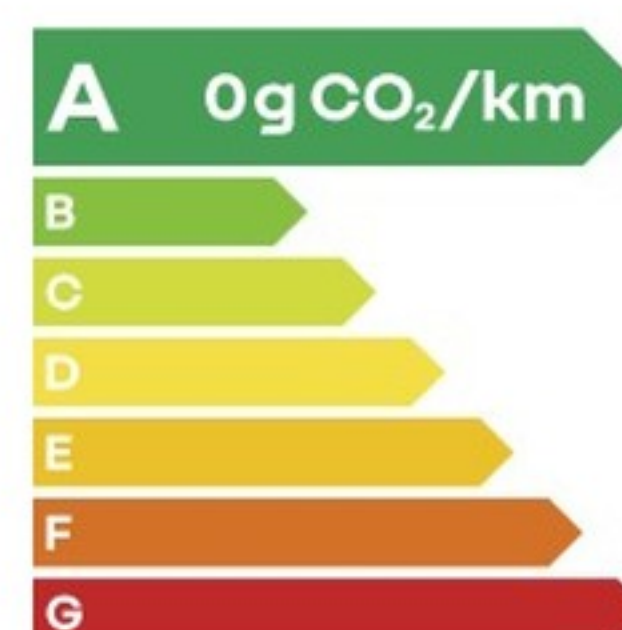
renault
renouveau
portes ouvertes 12-16 sept⁽¹⁾



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

assemblée en France
jusqu'à 410 km d'autonomie⁽²⁾
chargeur bidirectionnel
openR link avec Google intégré⁽³⁾
200 combinaisons de personnalisation
jusqu'à 26 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁴⁾

découvrir





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

(1) ouverture exceptionnelle le 15/09/24 selon autorisation. (2) selon données wltp. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (4) selon version.
consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52 kwh. émissions co₂ (g/km)*: 0. *selon norme wltp.
renault.fr



pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



La nouvelle Volkswagen Passat

DIESEL

2.0 TDI DSG7

R-Line

150 ch - 5,6 l/100 km

58 190 € / **52 400 €***

PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié la nouvelle Volkswagen Passat à trois propriétaires de véhicules équivalents. Julien, Stéphane et Julien nous livrent leurs impressions.

JULIEN Technicien, Gif-sur-Yvette (91)



Il possède une **Peugeot 508 SW**
1.5 BlueHdi EAT8 GT
49 500 € - 130 ch - 6,1 l/100 km

Là, j'ai affaire à un vrai break
pensé pour toute la famille !

Le design

Sur cette version R-Line, le pare-chocs donne de la gueule à l'avant. L'allure générale fait toutefois très break de "bon père de famille", là où ma 508 SW évoque davantage la sportivité. La ligne est pourtant classe, mais je choisirais d'autres jantes que celles-ci, trop sombres à mon goût.

La vie à bord

Il n'y a pas photo, on en met bien plus dans ce coffre. J'accède aussi plus facilement à la banquette, par ailleurs confortable. Notez que mon fils apprécierait le réglage de clim' indépendant. A l'avant, le style aéré de la planche de bord apporte une sensation d'espace. En revanche, l'écran central est maousse ! C'est lisible, et bien plus réactif que dans la 508, mais plutôt imposant. Un détail, cependant, les rangements bien pensés donnent, là aussi, l'avantage à la Passat.

Au volant

La visibilité périphérique est bien meilleure ici. Je note la discrétion du 2.0 TDI qui montre, en outre, un tonus plutôt étonnant. Autre constat, la boîte DSG7 gère parfaitement les passages de vitesses, alors que ma 508 SW se mélange parfois les pinces. La Passat prend donc sans conteste l'ascendant sur la Peugeot pour son confort global.



STÉPHANE Directeur d'entreprise, Viroflay (78)



Il possède une **Audi A4 Avant**
35 TDI S tronic Avus
54 525 € - 163 ch - 6,1 l/100 km

Cette Volkswagen optimise
le concept du break

Le design

Certains éléments de style (forme des optiques, jantes...) tendent vers les codes de la gamme électrique de Volkswagen. L'allure de la Passat reste toutefois très sage si l'on excepte la jolie grille noire et laquée du pare-chocs avant. Pour autant, j'apprécie ce profil classique, "très Passat", tout en sobriété.

La vie à bord

Je valide la grande dalle multimédia qui permet d'afficher plusieurs applications du menu à la fois. C'est fonctionnel. Les compteurs digitaux sont également bien lisibles. En revanche, je m'y perds dans tous les boutons du volant. Je trouve par ailleurs que la qualité de finition égale celle d'Audi. Du point de vue pratique, la Passat domine mon A4, grâce aux rangements plus nombreux et à l'espace à l'arrière. Pas surprenant, me direz-vous, que la longueur de la voiture profite aussi nettement au coffre !



Au volant

Etant donné la taille des roues (19"), je m'étonne du confort (option suspension pilotée). Le diesel est également bien calfeutré et ne manque franchement pas d'allant. La boîte, hyper-réactive, sert l'agrément de conduite. Et quelle sobriété ! Voilà de quoi regretter que l'on ferme aujourd'hui la porte au diesel...

JULIEN Resp. achats, Savigny-sur-Orge (91)



Il possède une **Volkswagen Passat**
2.0 TDI DSG7 Lounge
52 890 € - 150 ch - 5,8 l/100 km

Fidèle à l'idée d'une Passat,
elle peaufine chaque détail

Le design

Elle gagne en agressivité, surtout en finition R-Line. La calandre, surlignée d'une ligne de leds, la modernise aussi. Elle s'inscrit dans la continuité de ma version mais est bien plus longue ! Le bandeau de feux arrière est l'évolution la plus notable. J'apprécie ce détail, moins la partie noire du pare-chocs...



La vie à bord

La plage arrière à rabat électrique est top ! Le coffre est plus grand, et comporte plus d'astuces (rangement latéral, prise 220 V, rails, crochets). Idem à l'arrière : il y a plus de place, et les détails optimisent le confort (pochettes pour smartphone et support sur l'accoudoir, rideaux pare-soleil...). Je suis tout aussi bien installé au volant. Je note un plus grand nombre de rangements. Reste que je ne suis pas partisan de l'écran central "géant". Sa mauvaise intégration perturbe l'harmonie du style de la planche de bord.

Au volant

Je retrouve mes marques ! Le TDI est volontaire, la suspension, ferme mais jamais cassante, et la tenue de route me procure un réel sentiment de sécurité. De plus, vu le gabarit de cette Passat, sa consommation est remarquable ! Elle est toujours la familiale économique par excellence !

VOUS OFFRE 2 ENTRÉES GRATUITES

ANIMAL EXPO *Animalis show*

LE PLUS GRAND SALON
DES ANIMAUX DE COMPAGNIE
33^e édition



28*29 SEPT 2024
PARC FLORAL DE PARIS * 10-18H

EXPOSITIONS animal-expo.com

LE PLUS GRAND SALON EN FRANCE
DÉDIÉ AUX ANIMAUX DE COMPAGNIE
SE TIENDRA AU PARC FLORAL DE PARIS.

- Découvrez une variété d'animaux, assistez à des démonstrations de sports canins et d'éducation.
- Profitez des conseils d'experts et pour finir la journée d'un espace shopping !

ADHÉREZ au Club Auto Plus & profitez de cette offre exceptionnelle !
Téléphonez au 09 69 39 69 50* ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous

VOUS ÊTES adhérent,
réservez dès à présent vos places.

* non surtaxé

TOUS NOS PARTENAIRES
SUR CLUB.AUTOPLUS.FR



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

Je souscris au Club Auto Plus

- ☐ Je choisis l'offre **Classique** : adhésion pour un an + deux entrées à ANIMAL EXPO. Je règle 32€* Je règle 32€* **(1)**
☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an + deux entrées à ANIMAL EXPO. Je règle 2,67 € par mois par prélèvement **(2)**
(tarif valable 1 an)

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 #D1557180

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 : FR77ZZZ 434057. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau. **A remplir obligatoirement. Offre valable jusqu'au 29 septembre 2024. DDM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits écrivez à : ERAS - DPD Service juridique, 40 avenue Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex ou à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





HUIT PRODUITS TESTÉS PAR NOTRE LABO

Par J. Palaz

Les nettoyeurs résine à l'essai

En été, les places à l'ombre des arbres sont très convoitées. Mais attention, s'il s'agit de conifères, leur résine nécessite l'usage d'un nettoyeur spécifique pour être éliminée.

Très collante, la résine des pins accumulée sur les branches fond au soleil et goutte sur les voitures garées dessous. Sèche, elle durcit et devient difficile à retirer. Voici nos conseils pour y parvenir sans risque pour la carrosserie.

Ce qu'il ne faut pas faire

Ne tentez surtout pas de gratter la résine avec une lame ou tout autre objet. Sa résistance empêche d'en venir à bout et fait riper l'outil sur la peinture. Par

ailleurs, n'utilisez qu'un dissolvant dédié à l'automobile. L'acétone, par exemple, pourrait endommager le vernis protecteur et laisser des traces indélébiles. Pour les mêmes raisons, y compris avec un nettoyeur dédié, évitez de traiter les optiques en polycarbonate. Ces derniers peuvent fondre sous l'effet du dissolvant et devenir opaques. Une précaution d'emploi souvent inscrite sur le bidon.

Avant de traiter une partie visible de la carrosserie, faites un

test dans un recoin pour vérifier qu'il n'y a pas d'effets secondaires. Ensuite, si la résine est sèche depuis longtemps, arrosez-la d'eau bouillante pour l'assouplir et faciliter le nettoyage. Une fois le produit pulvérisé, laissez-le agir une à deux minutes. La réaction chimique participe activement au décollement. Ensuite, à l'aide d'un chiffon doux et sec, retirez la matière. Veillez à ce que le tissu ne soit pas saturé, sinon vous

étalerez à nouveau la résine fondue sur la carrosserie. Une fois le nettoyage terminé, rincez à l'eau claire, puis supprimez les coulures et éclaboussures avec une microfibre.

A noter, les produits testés donnent globalement de bons résultats. L'anti-résine Protech, arrivé en tête, les facture toutefois au prix fort. Moins chers, le Norauto Resin Remover vous offrira davantage de produit et une efficacité proche...

NOTRE MÉTHODE DE TEST

EFFICACITÉ: dans un premier temps, c'est l'action chimique du produit qui est évaluée. En respectant le mode d'emploi du fabricant, la durée requise (lorsqu'elle est indiquée) est chronométrée et un coup de chiffon sec est passé pour mesurer la quantité de résine restée sur la carrosserie. Ensuite, un nettoyage de résine fraîche et de résine sèche sont effectués jusqu'à disparition totale des taches (note sur 20, coef.3)

UTILISATION: la texture du produit et le contenant dans lequel il est conditionné sont évalués. La possibilité de doser la pulvérisation et la faculté du produit à ne pas couler sont appréciables. Car il est préférable que ces puissants dissolvants se cantonnent à la zone à traiter (note sur 20, coef.1).

PRIX AU LITRE: il départage les ex æquo en nombre de points.



PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Protech Anti Résine & Colle

1^{re}

Norauto Resin Remover

2^e

GS27 Détachant Résines

3^e

Tech 9 Nettoyeur Goudron & Résines

4^e

AbelAuto Nettoyeur Goudron et Résine

5^e

Norauto Resin & Bitum Cleaner

6^e

Feu Vert Nettoyeur Résine/Goudron

7^e

Roady Nettoyeur Goudron et Résine

8^e

PHOTOS: N. SOLER



Y. LEFEBVRE

	Marques	Lieu d'achat	Prix	Prix au litre	Efficacité (note sur 20)	Utilisation (note sur 20)	
1 ^{er}	Protech Anti Résine & Colle	Norauto	12,99 €	162 €/l	19	12	● ● ● ● ● ●
2 ^e	Norauto Resin Remover	Norauto	7,99 €	16 €/l	18	12	● ● ● ● ● ●
3 ^e	GS27 Détachant Résines	Feu Vert	13,99 €	56 €/l	18	10	● ● ● ● ● ●
4 ^e	Tech 9 Nettoyant Goudron & Résines	L'Auto E.Leclerc	3,15 €	11 €/l	16	12	● ● ● ● ● ●
5 ^e	AbelAuto Prestige Nettoyant Goudron et Résine	L'Auto E.Leclerc	9,90 €	33 €/l	17	9	● ● ● ● ● ●
6 ^e	Norauto Resin & Bitum Cleaner	Norauto	6,39 €	21 €/l	13	14	● ● ● ● ● ●
7 ^e	Feu Vert Nettoyant Résine/Goudron	Feu Vert	7,99 €	27 €/l	15	10	● ● ● ● ● ●
8 ^e	Roady Nettoyant Goudron et Résine	Roady	6,00 €	20 €/l	12	8	● ● ● ● ● ●



BUDGET CARBURANT, ENTRETIEN, ASSURANCE

Les 15 modèles les moins chers à l'usage

En janvier dernier, nous établissions la liste des 15 occasions récentes les plus douces avec votre portefeuille. Cette fois-ci, nous réalisons le même exercice avec des modèles plus anciens, dès 3 000 € ! Coût des révisions, tarif de la police d'assurance, appétit en carburant... nous avons analysé des milliers de données, afin de vous livrer cette sélection économe à l'usage comme à l'achat.

La voiture, indispensable au quotidien pour la plupart des Français, est l'un de leurs principaux postes de dépense. Aussi, lorsqu'il s'agit de remplacer l'un des véhicules de la famille, la calculatrice est souvent mise à contribution.

Si l'aspect financier est le nerf de la guerre, c'est aussi l'un des plus complexes à appréhender. Sans surprise, c'est le montant déboursé lors de l'acquisition qui représente le plus gros du budget. Mais ce n'est pas, loin s'en faut, le seul aspect à prendre en

compte. En effet les sommes à régler pour entretenir, assurer et, surtout, remplir le réservoir (ou les batteries) de l'auto impacteront, elles aussi, le portefeuille. Or, à l'exception des consommations réelles en carburant, mesurées précisément par notre

labo, ces données sont souvent difficiles à obtenir. Fidèle à son credo, *Auto Plus* s'est donc mis à la place du conducteur et s'est lancé à la pêche aux informations. Après avoir comparé, par milliers, les données des véhicules âgés de 8 à 20 ans, c'est-à-dire ceux qui représentent la plus grosse partie de la demande en occasion, nous avons pu établir la liste, catégorie par catégorie, des 15 modèles les moins coûteux à l'usage... sans pour autant vous ruiner à l'achat...

Pierre Audemar

PAC

Pour être éligible à la prime à la conversion de 3 000 €, il faut avoir un revenu fiscal de référence (RFR) par part inférieur ou égal à 7 100 €, ou à 15 400 € pour les gros rouleurs (500 € de prime pour les autres RFR/part inférieurs à 15 400 €). L'auto acquise doit être une essence Crit'Air 1 émettant au maximum 104 g/km de CO₂ (norme NEDC), ou 131 g/km (norme WLTP) si elle a été immatriculée depuis le 1^{er} mars 2020. En contrepartie, il faut envoyer à la destruction une essence d'avant 2006 ou un diesel d'avant 2011 (pastille Crit'Air 3, 4, 5 ou sans pastille). Pour les électriques (Crit'Air 0, badge PAC), la prime à la conversion est de 1 500 € ou 5 000 €, à laquelle s'ajoute un bonus de 1 000 € pour celles qui remplissent les conditions du score environnemental.

Les citadines

Le bon choix Ford Ka "2" 1.2

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

Coût des révisions⁽¹⁾ : 270 €/651 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 353 €

Si, de prime abord, les coûts d'entretien de cette italienne naturalisée allemande (cette génération de Ka est basée sur la Fiat 500) peuvent sembler élevés, sachez que Ford demande seulement un passage en atelier une fois tous les 2 ans (dans la limite de 30 000 km). Moins recherchée en occasion que la Fiat, elle s'échange à des tarifs plus modérés, ce qui profite aux primes d'assurance. De plus, parmi les modèles de sa génération, c'est celle qui se montre la moins gourmande en sans-plomb.

Vu une Titanium de 2012 avec 110 000 km à 3 990 €

1



A. SAUNIER



Alternative n° 1 Renault Zoe R240

Electrique
■ 1 CV ■ 88 ch
■ 139 km/h
■ Autonomie : 138 km
■ Coffre : 350 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 68 €/224 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 360 €

La petite la moins coûteuse à l'usage, c'est elle. Et, en occasion, elle n'est pas plus chère à l'achat que ses rivales thermiques. Mais son autonomie la limite à des trajets urbains, tandis qu'il faudra s'acquitter de la location de la batterie (à partir de 49 €/mois).

Vu une Intens de 2015 avec 130 100 km à 5 990 €

Alternative n° 2 Seat Ibiza 1.4 16V

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



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 169 €/545 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 390 €

Comme souvent, cette Seat reprend les qualités de son équivalent Volkswagen, en l'occurrence la Polo. Mais son manque d'image a un effet négatif sur sa cote. Tant mieux pour les acheteurs ! Et côté maintenance, le réseau Seat est environ 20 % moins cher que le VW.

Vu une Sport Edition 5 portes de 2007 avec 118 000 km à 6 100 €

1. Prix moyen en France des révisions mineures/révisions majeures. 2. Prix moyen pour un homme de 45 ans, marié, vivant à Orléans et ayant 50 % de bonus depuis plus de trois ans.



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean

Les compactes

Le bon choix Volkswagen Golf "5" 1.9 TDI

Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 178 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 395 dm³



Coût des révisions⁽¹⁾ : 269 €/419 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 315 €
Dans cette variante équipée d'un "petit", mais fiable, sobre et suffisamment volontaire, moteur TDI, le cinquième opus de la Golf tord le cou à de nombreuses idées reçues. Ainsi, son coût d'entretien est le plus modéré pour son segment, Volkswagen n'imposant qu'une révision tous les 24 mois/30 000 km (avec une huile "long life"). Encore plus surprenant, elle est moins chère à assurer que toutes ses rivales. Il est vrai que la marque allemande fait de gros efforts financiers sur le prix des pièces détachées des modèles de plus de 10 ans.

Vu une Trend 5 portes de 2006 avec 175 100 km à 5 500 €



N. SOLER



Alternative n° 1 Dacia Logan 1.6 MPI

Essence
■ 7 CV ■ 90 ch
■ 163 km/h
■ 7,3 l/100 km
■ Coffre : 497 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 240 €/372 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 352 €
Moins sexy que ses concurrentes à hayon, la Logan est boudée en occasion. Ses prix sont donc sans concurrence. La modération est également de mise en ce qui concerne les factures de révision et celles des principales pièces d'usure (freins, embrayage...).

Vu une Laureate de 2006 avec 178 500 km à 3 000 €

Alternative n° 2 Nissan Leaf 30 kWh

Electrique
■ 3 CV ■ 109 ch
■ 150 km/h
■ Autonomie :
157 km
■ Coffre :
385 dm³



NISSAN



Coût des révisions⁽¹⁾ : 135 €/321 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 387 €
Sauf à ne jamais parcourir plus de 100 km par jour, évitez les versions 24 kWh (par ailleurs identiques en tout) à l'autonomie vraiment trop limitée. Les primes d'assurance se classent dans la moyenne, mais le coût en "énergie" est imbattable pour peu que l'on recharge chez soi.

Vu une Visia de 2014 avec 129 800 km à 7 500 €

Les monospaces

Le bon choix Seat Altea 1.6

Essence ■ 7 CV ■ 102 ch ■ 170 km/h ■ 8,2 l/100 km ■ Coffre : 445 dm³



Coût des révisions⁽¹⁾ : 189 €/479 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 364 €
Les blocs "à l'ancienne" ont parfois du bon. Sans turbo ni injection directe, l'Altea essence d'entrée de gamme n'exige qu'un entretien basique, peu coûteux. L'économie moyenne par rapport aux autres monospaces est de 30 % ! Quant à sa puissance modeste, elle rassure les assureurs qui demandent des primes modérées pour le couvrir. Sur ces deux items, il est d'ailleurs le moins onéreux de sa catégorie. Seules les familles nombreuses y trouveront à redire, car ce Seat n'est disponible qu'en 5 places, en version "normale" comme en XL.

Vu un Style de 2007 avec 175 000 km à 4 290 €



N. SOLER



Alternative n° 1 Renault Scenic "3" 1.9 dCi

Diesel
■ 7 CV ■ 130 ch
■ 190 km/h
■ 6,3 l/100 km
■ Coffre : 459 à
552 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 299 €/479 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 394 €
Si le prix des révisions est dans la moyenne, celui des pièces détachées est, lui, 20 à 40 % moins élevé que pour les concurrents étrangers. Et en matière de sobriété, cette motorisation, pourtant pas de première jeunesse, n'a pas de leçon à recevoir.

Vu un Privilège de 2010 avec 123 700 km à 7 000 €

Alternative n° 2 Citroën Xsara Picasso 1.6 HDi

Diesel
■ 5 CV ■ 92 ch
■ 166 km/h
■ 6,6 l/100 km
■ Coffre :
500 dm³



G. CHARONNAT



Coût des révisions⁽¹⁾ : 281 €/455 € – **Assurance tous risques⁽²⁾ :** 372 €
Le premier opus du Picasso n'a jamais été aussi fiable qu'en fin de carrière, avec cette variante 92 ch du 1.6 HDi. Consommation, coût de maintenance et tarif des assurances : il se place toujours parmi les bons élèves. En bonus, ses prix d'achat sont imbattables !

Vu un "base" de 2008 avec 188 000 km à 3 200 €

Acheter une voiture d'occasion

Les familiales

Le bon choix Skoda Octavia 1.6 TDI DSG

Diesel ■ 6 CV ■ 105 ch ■ 180 km/h ■ 6,2 l/100 km ■ Coffre : 614 dm³

Coût des révisions⁽¹⁾ : 289 €/429 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 327 €

Au sein du groupe Volkswagen, Skoda joue la carte du prix. Démonstration avec cette troisième génération de l'Octavia dont les tarifs en occasion défient toute concurrence. Avec le TDI 105 d'entrée de gamme, déjà suffisamment vaillant, couplé à la DSG 7 rapports, la berline remporte également la médaille d'or en matière d'entretien (la révision n'est à faire que tous les 2 ans ou 30 000 km) et d'assurance. Avantage moins "sonnant et trébuchant", mais tout aussi appréciable au quotidien, son coffre est le plus généreux de la catégorie.

Vu une Ambition de 2014 avec 122 000 km à 11 900 €



N. SOLER



Alternative n° 1 BMW 320d Touring Eff. Dynamics

Diesel ■ 8 CV
■ 163 ch
■ 221 km/h
■ 5,9 l/100 km
■ Coffre : 473 dm³



BMW



Coût des révisions⁽¹⁾ : 384 €/506 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 423 €
Certes, les révisions effectuées par le réseau BMW restent coûteuses. Mais, contrairement à la plupart des marques, la munichoise n'impose une telle opération que tous les 2 ans (ou 30 000 km). Et en matière de sobriété, cette version "éco" est sans rivale.

Vu une Luxury de 2014 avec 122 600 km à 16 000 €

Alternative n° 2 Seat Exeo ST 2.0 TDI

Diesel ■ 7 CV
■ 120 ch
■ 191 km/h
■ 6,6 l/100 km
■ Coffre : 444 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 229 €/339 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 351 €
Méconnu, ce break est une Audi A4 Avant de deuxième génération légèrement redessinée. Et si la qualité de finition est digne de la marque aux anneaux, les factures de maintenance sont quasiment divisées par deux. Et à l'achat, l'Exeo se négocie sans peine.

Vu une Style de 2011 avec 174 000 km à 7 290 €

Les SUV

Le bon choix Peugeot 2008 1.6 e-HDi

Diesel ■ 5 CV ■ 92 ch ■ 173 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ Coffre : 430 dm³

Coût des révisions⁽¹⁾ : 228 €/370 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 434 €

La réputation d'être peu chères à l'usage qui colle aux jantes des voitures françaises se vérifie avec cette variante du premier 2008. En matière de frais d'entretien et de consommation de carburant, elle bat toutes ses rivales à plates coutures. Et le montant des primes réclamées par les assureurs reste dans une fourchette très raisonnable. Toutefois, si c'est cette déclinaison 92 ch du 1.6 diesel que nous vous conseillons ici, c'est qu'il s'agit d'une des rares épargnées par les problèmes de fiabilité (turbo, injecteurs, système d'AdBlue...).

Vu un Allure de 2014 avec 187 000 km à 7 000 €



N. SOLER



Alternative n° 1 Dacia Duster 1.6 16V GPL

GPL ■ 6 CV
■ 105 ch
■ 147 km/h
■ 8,7/10,9 l/100 km (SP/GPL)
■ Coffre : 505 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 387 €/457 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 389 €
Si ce Duster paraît "assoiffé", rappelons que le GPL vaut à peine 1 €/l. Le budget carburant reste donc bien plus léger que pour un adversaire diesel. Les assureurs sont également plutôt tendres avec ce franco-roumain. Autre atout, son classique moteur 1.6 est solide.

Vu un Ambiance de 2014 avec 154 200 km à 7 000 €

Alternative n° 2 Renault Captur 0.9 TCe

Essence ■ 6 CV
■ 90 ch
■ 160 km/h
■ 6,9 l/100 km
■ Coffre : 384 à 484 dm³



N. SOLER



Coût des révisions⁽¹⁾ : 324 €/562 € – Assurance tous risques⁽²⁾ : 394 €
Avec moins de 10 000 € en poche, l'offre en modèles SUV essence avec un moteur moderne et fiable est très restreinte. Le Captur TCe 90 fait partie des rares bons choix, notamment grâce à sa robustesse et son faible appétit. En prime, ses polices d'assurance sont bon marché.

Vu un Intens de 2014 avec 114 700 km à 8 500 €

1. Prix moyen en France des révisions mineures/révisions majeures. 2. Prix moyen pour un homme de 45 ans, marié, vivant à Orléans et ayant 50 % de bonus depuis plus de 3 ans.

Kia Sportage

Après tout juste six années d'utilisation, Christian Pancrazzi ne pensait pas que son Sportage réclamerait une réparation si coûteuse. Il imaginait encore moins que Kia le traiterait avec autant de dédain.



BRUNO GOUHOURY / ALPACA / ANDIA

12 620 € facturés pour un bloc multimédia à 35 400 km !

En une trentaine d'années, les marques coréennes se sont octroyé un joli succès commercial. A l'instar de leurs voisines nipponnes, elles ont vite été auréolées d'une réputation enviable – et le plus souvent justifiée – de fiabilité. Un atout qu'elles ont su mettre en avant au travers de garanties très généreuses telles que la couverture de 7 ans/150 000 km de Kia. Ces arguments ont convaincu Christian Pancrazzi, de Hyères (83), de s'offrir un Kia Sportage 1.7 CRDi 141 neuf du-

rant l'été 2018. Un choix dont il se félicitait chaque jour, jusqu'à il y a peu. Subitement, alors que son SUV n'a que 35 400 km, le système multimédia tombe en panne...

Règle de trois

Comme il le fait dès lors qu'une intervention s'impose, Christian confie le véhicule à son concessionnaire. A ce stade, il n'est pas inquiet puisque sa voiture est toujours couverte par le fameux contrat de garantie XXL. Mais, rapidement, notre

lecteur va apprendre coup sur coup trois très mauvaises nouvelles. La première, c'est que le bloc multimédia ne peut être réparé et va donc être remplacé. La deuxième, c'est que cette intervention va être facturée 12 620 €. La troisième, c'est que cette pièce fait l'objet d'une dérogation au contrat de garantie et n'était couverte que pendant les trois premières années. En conséquence Kia refuse d'assumer, même partiellement, les frais de remplacement.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Hélas pour Christian, ce dossier est une occasion supplémentaire de rappeler que la garantie 7 ans/150 000 km de Kia ne vaut que pour une partie des autos. Le fait que le système multimédia ne soit garanti que durant 3 ans ne donne pas pour autant le droit à Kia de se laver les mains d'une défaillance survenant au-delà de ce terme. Le barème de nos experts prévoit d'ailleurs le remplacement gratuit de cet élément jusqu'à 5 ans/80 000 km. Dans le cas présent, Kia doit donc payer 80 % du devis.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

BMW Série 2 Gran Coupé

Peinture mal appliquée

Ma BMW 218d Gran Coupé, achetée chez BMW à Nice début 2023, vient tout juste de passer le cap des 2 ans et 45 000 km. La peinture du bouclier avant s'écaille et mon concessionnaire demande 1 070 € pour le repeindre. BMW refuse tout geste.

Jonathan Coffigniez, 62420 Billy-Montigny

NOTRE CONSEIL L'âge et le kilométrage de votre auto justifient une prise en charge totale. Reste à savoir si ce souci résulte d'un défaut de fabrication (auquel cas BMW est responsable) ou si le pare-chocs a été repeint (c'est alors au vendeur de payer). Avant toute intervention, vous devez faire procéder à une expertise.

Renault Scenic

Coûteuse alarme

Il y a quelques semaines, une alerte "Panne électrique" s'est affichée sur l'écran de mon Scenic 1.3 TCe 140 de 2019. Mon Renault n'a roulé que 45 800 km, pourtant la marque n'a couvert que 45 % du remplacement de l'alternateur (1 005 €).

Philippe Chadourne, 77220 Tournan-en-Brie

NOTRE CONSEIL Quoique appréciable, l'offre que vous a faite Renault est loin de suffire. En tenant compte du kilométrage de votre Scenic, avec une part de vétusté (puisque le véhicule a plus de 5 ans), le constructeur doit revoir sa proposition à la hausse et contribuer à 70 % des frais.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 90 % de la réparation de boîte

Le Peugeot 3008 1.6 PureTech 180 de 2019 (60 600 km) appartenant à Jean-Luc Le Guiet, de Ploemeur (56), était l'un des véhicules évoqués dans notre n° 1867. Ce SUV était alors victime d'une fuite au niveau de la boîte automatique. Notre lecteur venait de se voir remettre un devis de réparation de 911 € que le Lion prenait en charge seulement à hauteur de 25 %. L'intervention de nos experts, qui préconisaient une participation de 70 %, a tout changé puisque Jean-Luc a finalement obtenu un geste correspondant à 90 %.



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.

Les stars de l'occasion



BIEN CHOISIR UN...

Hyundai Kona (2017-2022) à moins de 15 000 €

Look singulier et motorisations multiples ont permis au Kona de réaliser une belle percée sur le segment des SUV urbains. Reste à savoir, parmi toutes ses versions, laquelle est la plus pertinente en occasion.

Essence, diesel, hybride ou encore électrique, le Kona se conjugue avec toutes les sources d'énergie! Son style original a également concouru à son succès. Les imposants éléments en plastique aux quatre coins des boucliers ont l'avantage de protéger efficacement la carrosserie. En revanche, à bord, l'ambiance reste très conventionnelle... On aurait également apprécié des matériaux plus flatteurs. Néanmoins, tout est à sa place: écran central bien positionné, bloc d'instru-

mentation (à aiguilles) lisible, commandes de climatisation à portée de main. Seul bémol, les bacs de porte étroits n'accueillent que de menus objets. Le Kona sort aussi du lot pour sa richesse d'équipement. Dès le second niveau Intuitive, caméra de recul, écran central tactile de 7" et connexion Apple CarPlay et Android Auto sont du voyage. Pour les plus exigeants, le dernier échelon Executive joue la carte du grand luxe: sellerie cuir, sièges électriques et chauffants, roues de 18", etc. Retenez néanmoins

que ces dernières accentuent la fermeté de l'amortissement... Or, la suspension a déjà tendance à rebondir un peu sèchement sur route dégradée. Le début d'année 2021 a marqué le restylage du Kona, avec l'apparition d'un bloc compteurs digital et de l'écran tactile élargi à 10,25". Moins clivants côté style, les "phase 2" sont encore rares dans la limite du budget fixé. Une cote s'expliquant en grande partie par la garantie constructeur de cinq ans, toujours en cours.

Des moteurs réussis

Cette couverture ayant expiré sur des Kona plus anciens, privilégiez un modèle dont l'entretien a été réalisé exclusivement dans le réseau. Préconisations et rappels constructeur auront

ainsi été respectés. Côté motorisation, les versions 100% électrique restent anecdotiques sous la barre des 15 000 €. Pour ce budget, notre sélection s'oriente donc vers le moteur essence 1.0 T-GDi 120, les diesels 1.6 CRDi de 115 et 136 ch, ainsi que le bloc hybride non rechargeable de 141 ch. Des motorisations plutôt réussies, qui ont de quoi contenter presque tous les types d'utilisateurs. Autre motif de satisfaction, les prestations dynamiques du Kona donnent le sourire. Le châssis agile allié au gabarit contenu (4,17 m) rend ce SUV plaisant sur tous les parcours. A noter, le coréen existe en quatre roues motrices avec le CRDi 136 contre un supplément de 1 500 €.

Par Guillaume Jean

Les matériaux manquent de cachet. Cependant, assemblages très corrects et ergonomie des commandes ne prêtent pas le flanc à la critique.



Nombre de places: 5



Volume: 380 dm³

Deux adultes ou trois enfants s'installent convenablement à l'arrière. Malgré un plancher ajustable, la capacité du coffre est moins brillante. Elle chute même à 327 dm³ en version hybride car la batterie prend place en dessous.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ La dotation de base (Initia) est déjà correcte, mais le second niveau Intuitive, fort complet, se révèle plus judicieux. Ceux pour qui le GPS fait partie des standards se tourneront toutefois vers la Business. Sur le marché depuis le printemps 2018, la Creative reprend les équipements de confort de conduite de la série de lancement Edition #1. Quant à l'Executive, elle signe son statut de haut de gamme par des jantes alu en 18", une sellerie cuir et même des sièges chauffants !

LA DOTATION DE SÉRIE

Initia: • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Airbags front., lat. AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' manuelle • Phares auto. • Radio MP3 • Régul./limit. de vitesse • USB • Vitres électriques AV/AR.

Intuitive: • Aide au parking AR • Caméra de recul • Clim' auto. • Ecran tactile 7" • Essuie-glaces auto. • Jantes alu 17" • Mirror Screen • Volant cuir.

Business: • Ecran tactile 8" • GPS • Rétros rabat. électr.

Creative/Edition #1: • Accès et démarrage sans clé • Aff. tête haute • Chargeur à induction • Rétro int. jour/nuit auto.

Executive: • Aide au parking AV • Jantes alu 18" • Phares full led • Sellerie cuir • Sièges électriques chauffants.



PHOTOS: N. SOLER

Côté moteurs



LES CHIFFRES

	ESSENCE		DIESEL	
	1.0 T-GDi - 120 ch	1.6 GDi Hybrid DCT-6 - 141 ch	1.6 CRDi - 115 ch	1.6 CRDi DCT-7 - 136 ch
Vitesse maxi	175 km/h	172 km/h	181 km/h	185 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s8	32s4	33s	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s4/12s6/17s6	7s2 en Drive	8s4/10s2/12s8	6s9 en Drive
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	5,7 l/100 km	5,6 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/7,3/7,2 l/100 km	5,4/6,6/5,2 l/100 km	5,3/5,5/5,9 l/100 km	6/6,4/6,1 l/100 km
Poids	1 316 kg	1 440 kg	1 392 kg	1 442 kg
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	62 m	69 m	67 m
Moteur	3 cyl. en ligne, 12S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + électrique.	4 cyl. en ligne, 16S + turbo	4 cyl. en ligne, 16S + turbo
Cylindrée	998 cm ³	1 580 cm ³	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	120 ch à 6 000 tr/mn	105 ch à 5 700 tr/mn + 44 ch électr.	115 ch à 4 000 tr/mn	136 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	171 Nm à 1 500 tr/mn	256 Nm cumulé	280 Nm à 1 500 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	125 g/km/1	90 g/km/1	109 g/km/2	112 g/km/2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 7 rapports

Pour un budget de 15 000 €, l'ensemble des moteurs (hors électrique) sont disponibles.

1.0 T-GDi 120 ch: ce bloc thermique à trois cylindres est largement majoritaire sur le marché de l'occasion (75 %). Volontaire à bas régime, il procure une belle polyvalence à l'usage. Seul regret, sa consommation est légèrement supérieure à la norme du segment. Les valeurs restent toutefois très acceptables. Associé à la finition Intuitive, on le trouve à prix contenu: 11 000 € pour environ 100 000 km au compteur.

1.6 GDi Hybrid DCT-6 141 ch: dernier arrivé au catalogue (juin 2019), ce moteur hybride offre deux avantages, la douceur due à sa boîte automatique à double embrayage et sa sobriété remarquable. En revanche, malgré une puissance supérieure, les performances restent proches du 1.0 T-GDi 120. Et la mise de départ tournant autour des 14 500 € limite son intérêt financier à la pompe.

1.6 CRDi 115 ch: complétant l'offre début 2018, ce diesel s'adresse aux gros rouleurs qui apprécieront sa faible consommation, en

particulier sur autoroute. Un Kona Intuitive s'affiche au minimum à 13 500 € pour un kilométrage d'environ 110 000 km.

1.6 CRDi DCT-7 136 ch: ce moteur diesel s'associe d'office à une boîte robotisée fluide et rapide. L'agrément de conduite y gagne. Toutefois, la consommation augmente sur autoroute. Reste un point étonnant: à kilométrage égal, on accède à ce gros diesel au même prix que le 1.6 CRDi 115 à boîte manuelle. Pour les "pro-diesel", il n'y a donc pas à hésiter !

Côté fiabilité

A surveiller

L'électronique. Les aides à la conduite, telles que les détecteurs d'angles morts et/ou de collision peuvent se mettre à fonctionner de manière fantaisiste. Une mise à jour du logiciel de gestion permet de tout faire rentrer dans l'ordre (150 €).

La distribution. Sur le 1.0 T-GDi 120, quelques cas de galets tendeurs défectueux ont imposé le remplacement de cette pièce, voire celui de la chaîne de distribution. Un problème connu du constructeur (une note de service interne existe) qui se doit d'en assurer la prise en charge intégrale.

Les rappels. Un risque de coupure du moteur liée à un défaut du filtre à carburant a fait l'objet d'un rappel de l'ensemble des Kona (essence, diesel et hybride) produits entre le 29 mars 2018 et le 8 octobre 2021. Il convient donc de s'assurer que le modèle visé est bien passé par la case atelier.

Nous vous conseillons

Hyundai Kona 1.0 T-GDi 120 Edition #1 de 2018

Apte à affronter tout type de parcours, ce moteur assure une belle polyvalence au Kona. Un choix d'autant plus pertinent qu'on le trouve en finition Edition #1, ultracomplète, autour de 13 000 € avec un faible kilométrage d'environ 60 000 km.



HYUNDAI

FAIRE MARCHER LA CONCURRENCE,
NÉGOCIER À LA BAISSE...

Assurance : les astuces pour réduire votre prime



Chaque année voit son lot d'augmentations et, hélas, l'assurance auto ne déroge pas à la règle. Même les assurés vertueux et de longue date n'y coupent pas et constatent que leur prime gonfle inexorablement. Pour ne pas subir une fois de plus une hausse et, au contraire, réaliser de succinctes économies, suivez le guide.

Plutôt que de supporter une énième hausse sans broncher, et ce, malgré un profil idéal (soit 50% de bonus depuis au moins trois ans et zéro pépin depuis belle lurette), il est temps de prendre le taureau par les cornes. Et cette rentrée, c'est pile le moment pour réduire son budget. Il suffit de quelques clics et/ou coups de fil. Voici pas moins de cinq astuces testées pour vous aider. Et rappelez-vous que la loi Hamon permet de dénoncer vos contrats auto à tout moment, passé leur premier anniversaire, et ainsi de faire jouer la concurrence. Il serait dommage de ne pas en profiter.

1. Négociez votre prime à la baisse avec votre assureur

Gain espéré: jusqu'à une centaine d'euros par an

Vouloir rester fidèle à son assureur ne signifie pas accepter tout et n'importe quoi. Dès lors, si vous en avez marre de voir votre prime enfler chaque année, alors que vous n'avez pas déclaré le moindre sinistre depuis des lustres et que vous arborez un bonus au top, ce bon plan est pour vous. Armez-vous de deux devis que vous aurez préalablement effectués chez les concurrents (en agence ou

sur leur site respectif) évidemment moins chers (et affichant des garanties et franchises comparables). Et demandez à votre assureur s'il peut s'aligner. S'il souhaite vous garder, il devrait satisfaire à votre requête. Voire, en prime, vous offrir une couverture plus étoffée, réduire vos franchises, supprimer les frais de gestion en cas de mensualisation... Exemple, à la BPCE Assurances, nous avons "gagné" 104 €/an sur une assurance tous risques (pour une Peugeot 208), ainsi que la garantie bris de glace renforcée et une voiture de remplacement en cas de couac (accident, vol, panne).

Notre conseil Réclamer à votre assureur au préalable votre relevé d'informations (nécessaire à l'élaboration des devis) devrait lui mettre la puce à l'oreille. S'il ne veut pas vous voir filer, gagnons qu'il pourrait devancer votre appel. Par ailleurs, pour gagner du temps, pensez aux comparateurs d'assurances tels Assurland.com, Lelynx.fr, LesFurets.com, etc. En quelques clics, ils vous donnent la tendance du marché et vous dirigent illico vers les enseignes des offres retenues, afin de peaufiner les devis. Attention, il est important de toujours comparer ce qui est comparable!

Et aussi ces autres ficelles

- **Relever le montant de la franchise dommages** (tous dommages, vol/incendie et bris de glace) abaisse la prime d'une petite dizaine d'euros. Et vice et versa. Ou opter pour des franchises proportionnelles (fixe + "x" % du montant du sinistre quand cela est proposé).
- **Choisir un paiement annuel** vous fera économiser jusqu'à 8 % voire 15 % parfois chez certains (AXA, L'olivier Assurance...). La mensualisation prévoyant en général des frais de gestion en sus.
- **Cumuler les contrats chez un même assureur** (auto, habitation, obsèques, santé, vie...) permet d'obtenir au passage et, selon l'enseigne, une ristourne de 5 à 10 %.
- **Présenter un abonnement annuel aux transports en commun** peut vous valoir parfois aussi une réduction de 5 à 15 % selon la compagnie. Exemple: - 10 % l'Eco-Pass à la GMF.
- **Rouler en véhicule propre** type électrique: jusqu'à 10 %
- Et, bien évidemment, **ces astuces peuvent être cumulées!**

2. Basculez vers une formule moins couvrante

Gain espéré: jusqu'à plusieurs centaines d'euros par an

Difficile de se séparer du confort d'une couverture tous risques, même quand son auto a passé le cap des 10 ans. Pourtant, à moins que celle-ci soit dans un état irréprochable et dorme sur la voie publique (et encore!), de substantielles économies peuvent être réalisées. Ainsi, chez Direct Assurance, le tarif d'une "Tous Risques Maxi" pour notre profil "famille type" roulant en Peugeot 3008 commence à 832 €/an et la "Tous risques" (simple) à 607 €/an, alors qu'une "Tiers Maxi vol/incendie" est à... 404 €/an. Soit un gain de plus de 33 et 51%! Chez Allianz, cette famille gagnerait plus de 28% en basculant de la "Tous Risques" (823 €/an) vers l'"Intermédiaire" à 589 €: - 234 €! Certes, la couverture est moindre, mais l'éco-

nomie est perceptible et, surtout, bienvenue.

Notre conseil. Pour les réfractaires, reste la solution de renoncer à une tous risques étoffée pour une formule plus "light" quand l'offre le permet. Au Crédit Agricole, notre profil passerait ainsi d'une "Tous Risques Intégrale" à 1006 €/an à l'"Initiale" à 777 €/an, soit - 229 €! Une bascule possible aussi chez Direct Assurance, Eurofil, Macif, MAIF, Matmut et MMA.

3. Retirez les options inutiles

Gain espéré: une trentaine d'euros par an par garantie

Si vous ne vous résolvez pas à laisser tomber votre tous risques, malgré le grand âge de votre auto, penchez-vous sur les garanties optionnelles. En supprimant celles devenues obsolètes ou trop chères (elles sont rappelées sur la quittance adressée lors de chaque reconduction annuelle),



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

vous réaliserez là encore des économies. Comme les garanties "Effets personnels", "Valeur à neuf pour 18, 24... ou 48 mois" et "Valeur à dire d'expert majorée de x%" (deux options souvent hors de prix). Ou encore, l'"Assistance avec prêt d'un véhicule" (la "zéro kilomètre" seule vous fera économiser près de la moitié du prix, soit plus d'une trentaine d'euros), le "Renfort de protection bris de glace" et la "Panne mécanique". Certes votre contrat sera moins fourni, mais si votre auto dort au garage et qu'elle n'a pas de toit panoramique, ça se tente.

Notre conseil. Si c'est possible, pour que la démarche gagne en intérêt, vous pouvez à la fois supprimer une option X ou Y et changer votre pack assistance pour un plus "light" comme chez AXA ou chez Direct Assurance.

4. Devenu petit rouleur, pensez au forfait kilométrique

Gain espéré: de 6 à 26 % par rapport à une formule classique

Plébiscité initialement par les jeunes conducteurs pour réduire le montant de leur prime et par les retraités, censés moins rouler, le forfait kilométrique (ou assurance au kilomètre) a élargi sa clientèle suite à la crise sanitaire et à l'essor du télétravail. Pour ceux qui combinent désormais les modes de transport, troquer une assurance traditionnelle contre une telle formule prend tout son sens, d'autant qu'il existe pléthore de forfaits (de 5 000, 7 000 ou 8 000 km,

et de 10 000 ou 12 000 km selon l'assureur). Attention, les - 30 ou - 40 % annoncés par certains sont toutefois difficilement atteignables.

Notre conseil. Préférez les forfaits d'Eurofil, de Flitter, de L'olivier Assurance, de Groupama ou de MMA, pour leurs tarifs concurrentiels.

5. Changez de crémerie

Gain espéré: de quelques dizaines à une centaine d'euros

La fidélité ne paie plus. En revanche, indiquer à votre prospect que vous êtes chez la même compagnie depuis plus de cinq ans rassurera. Par exemple, certaines comme Groupama offrent de 5 à 10 % de remise en sus. Par ailleurs, sachez que les compagnies s'activent pour gonfler leur portefeuille en proposant des tarifs attractifs aux nouveaux arrivants. Mais cette solution, qui ne semble plus être aussi intéressante qu'autrefois, requiert désormais que vous soyez prêt à rogner sur certaines garanties (et plafonds). Pour notre Peugeot 208, nous aurions pu ainsi "gratter" 95 €/an en allant chez Flitter, mais il aurait fallu nous contenter d'une "Protection conducteur" plafonnée à 500 000 € au lieu du double à la BPCE.

Notre conseil. L'idéal est d'avoir un conseiller en direct. Il adaptera le devis à votre profil et vous présentera sa meilleure offre. En outre, le nouvel assureur s'occupe de la résiliation auprès de votre agent. Comptez un mois de préavis.

Par Pascale Gétin



N. SOLER

Pour réduire votre prime et économiser jusqu'à quelques centaines d'euros, il suffit de bloquer une petite heure. Pour le reste, les assureurs s'occupent de tout !

VOS QUESTIONS

Loi Feux diurnes défaillants

"La gendarmerie menace d'immobiliser ma Megane de 2017 si je ne change pas mes feux de jour, leur couleur étant un peu passée. Mais c'est un défaut du modèle !"

Fabrice D., 47000 Agen

Me Frank Samson. Vous n'avez pas eu de chance de tomber sur un gendarme aussi tatillon. D'autant que, vous avez raison, il s'agit bien d'un défaut connu de certains modèles de Renault. Mais un défaut c'est une chose, le code de la route, c'en est une autre. Les feux diurnes doivent être de couleur blanche sous peine de 68 € d'amende*. Aucun risque toutefois d'une immobilisation dans un tel cas. Si vous deviez croiser à nouveau un gendarme trop zélé, mieux vaut envisager un remplacement.

*Articles R.313-1 et R.313-4-1 du code de la route.

Junior Choisir son auto-école

"En plus de vérifier son taux de réussite*, comment peut-on s'assurer de la qualité d'une auto-école ?"

Clara A., 44000 Nantes

Pascale Gétin. Pour la majorité d'entre vous, regarder les avis est devenu un réflexe du quotidien, ne serait-ce que pour rechercher une bonne table aux alentours. Consulter ceux des auto-écoles retenues est incontournable bien qu'il faille rester prudent car de nombreux faux avis circulent sur le Net. Or, vu le budget en jeu pour les cours de conduite (1 800 € en moyenne), mieux vaut piocher la bonne carte. Pour Jean-David Lépineux de l'organisme de sondages Opinion System, seuls les avis sourcés et certifiés NF** (Opinion System, Trust Pilot...) sont dignes de confiance. En deuxième lieu, vous pouvez appeler l'auto-école. Si personne ne décroche pas après plusieurs tentatives, si vous n'êtes pas rappelé dans les 48 heures ou si la messagerie est saturée, cela ne présage rien de bon. En troisième, vous pouvez aller sur place: l'accueil est-il sympathique? à votre écoute? A défaut, passez votre chemin là encore. Mieux vaut choisir une école située plus loin de chez soi qu'une de proximité où l'équipe n'a pas le sens commercial.

*Possible sur le site officiel [Autoecoles.securite-routiere.gouv.fr](https://www.securite-routiere.gouv.fr).

**NF ou norme française est la preuve qu'ils ont été certifiés.



SHUTTERSTOCK

Expertise Réparer une voiture électrique

"Est-il vrai que le coût de réparation en cas de collision des véhicules électriques est supérieur à celui des thermiques ?"

François B., par e-mail

Antoine Jacquot. Une étude récente commandée par les assureurs à l'organisme SRA* fait valoir que pour des chocs identiques de même intensité, le coût de réparation des véhicules électriques (VE) serait supérieur de 15 % à celui de leurs homologues à propulsion "classique". A cela plusieurs causes. D'une part, leur poids plus élevé génère une énergie cinétique plus importante, et donc des dégâts plus prononcés à vitesse identique. D'autre part, les pièces de rechange seraient également plus chères. Enfin, les VE sont plus souvent réparés dans les réseaux des constructeurs, qui pratiquent des tarifs horaire plus élevés que ceux des carrossiers agréés par les compagnies d'assurances.

*SRA: Sécurité et réparations automobiles.



SHUTTERSTOCK



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



FORMULE 1

“Champions” de père en fils

Villeneuve, Verstappen, Rosberg, Schumacher, Hill... 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.

Graham et Damon Hill

Graham Hill est le seul pilote coiffé d'une "triple couronne" : un titre de champion du monde de F1, une victoire aux 500 Miles d'Indianapolis et une autre aux 24 Heures du Mans. Trente-quatre ans après le premier sacre de son père, Damon remporte à son tour le championnat du monde de F1. Une success-story unique dans l'histoire de cette discipline.

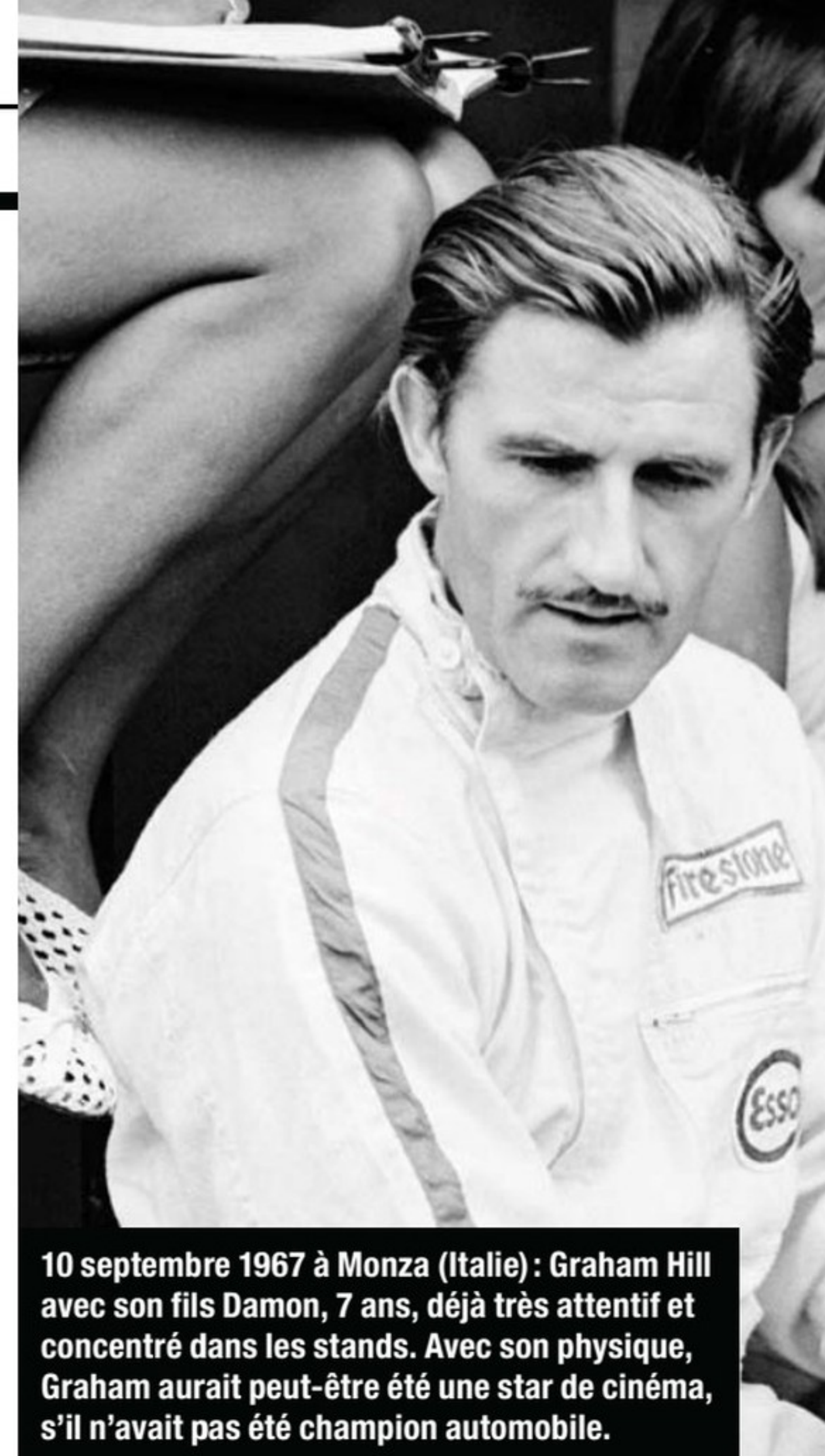
Graham Hill naît à Londres en 1929, dans une famille modeste. Il passe son permis de conduire à 24 ans, un âge où les pilotes actuels sont déjà en Formule 1. Il travaille chez un horloger et, champion d'aviron, dirige le "huit barré" du London Rowing Club. D'ailleurs, son célèbre casque en portera toujours les couleurs, fond bleu pour l'eau, barres verticales blanches pour les rames. En 1953, il a l'opportunité d'essayer une F3 sur un circuit. C'est la révélation de sa vie ! Graham le jure, il sera pilote automobile. Mais il ne connaît rien au monde de la course et n'a pas d'argent. Alors, en 1954, il devient homme à tout faire dans une école de pilotage. Surtout, il se fait coopter dans un club réservé aux pilotes, où il sympathise avec un certain Colin Chapman. A 26 ans, celui-ci vient de créer une écurie, baptisée Lotus, et accepte d'engager Graham comme mécanicien. Ainsi, pendant deux ans, Chapman le fait participer à des épreuves locales.

Mais, en 1957, l'ambitieux Graham quitte Lotus pour l'écurie Cooper qui, confiante dans son potentiel, aligne le Britannique en F2. Graham va y confirmer toute sa vélocité. Se rendant compte de son manque de clairvoyance, Chapman lui demande de revenir chez lui pour, cette fois, l'engager en... Formule 1 ! En ce début de saison 1958, le champion du monde en titre est la star planétaire Juan Manuel Fangio. L'écurie Lotus, elle, accède pour la première fois à la F1, avec un pilote qui, lui aussi, découvre la discipline. En 1958 et 1959, l'équipe anglaise, en apprentissage, obtient de piètres résultats, avec une monoplace qui tombe trop souvent en panne.

Son premier titre, Graham le doit à la baraka

Dépit, Graham démissionne et est recruté par BRM pour la saison 1960. Là encore, mis à part un podium au Grand Prix des Pays-Bas, ses résultats sont décevants. Toutefois,

un heureux événement va lui redonner le moral. Son fils Damon voit le jour en septembre, mais Graham est loin d'imaginer qu'il accueille là un futur champion du monde ! La saison 1961 s'avère aussi frustrante que la précédente, la BRM échouant en fin de tableau. Décidément, les années se suivent et se ressemblent... dans la galère. Pourtant, le champion du monde 1961 s'appelle... Hill ! Mais cet Américain, prénommé Phil, n'a aucun lien de parenté avec Graham. Puis arrive 1962. Pendant l'intersaison, la BRM a pris des couleurs et, plus motivé que jamais, Graham remporte, à Zandvoort aux Pays-Bas, son premier Grand Prix. Cette année-là, il va batailler avec Jim Clark. Au volant de sa Lotus, ce jeune Ecossais domine le championnat, toujours talonné par Graham. Mais en Afrique du Sud, ultime Grand Prix de la saison, coup de théâtre ! Alors que Clark file vers le titre, son moteur casse à vingt tours de l'arrivée. Graham franchit la ligne en vainqueur et,



10 septembre 1967 à Monza (Italie) : Graham Hill avec son fils Damon, 7 ans, déjà très attentif et concentré dans les stands. Avec son physique, Graham aurait peut-être été une star de cinéma, s'il n'avait pas été champion automobile.



MOTORSPORT / PANORAMIC



2

MOTORSPORT / PANORAMIC



3

MOTORSPORT / PANORAMIC

A ce jour, Graham Hill est le seul pilote à avoir décroché la "triple couronne", soit un titre de champion du monde de Formule 1 **1**, une victoire aux 500 Miles d'Indianapolis **2** et une autre aux 24 Heures du Mans **3**.



MOTORSPORT / PANORAMIC



MOTORSPORT / PANORAMIC

Après un premier titre en 1962 avec BRM, Graham Hill décroche le deuxième en 1968 avec Lotus, l'écurie de ses débuts en F1. Ici, il mène au GP de Monaco 1968, devant son compatriote John Surtees.



DPPI

Coiffé du même casque que son père, Damon Hill aura un parcours plus modeste, mais n'en sera pas moins champion du monde, en 1996, avec Williams.



MOTORSPORT / PANORAMIC

Premier fils de champion du monde F1 à l'être devenu lui aussi, Damon Hill a également été deux fois vice-champion. En 1994, il rate le titre d'un petit point, exactement comme son père en 1964.

à se qualifier à Monaco, son Grand Prix fétiche. Néanmoins, associé à Henri Pescarolo, il remporte les 24 Heures du Mans 1972 sur la légendaire Matra-Simca MS670. Grâce à cette ultime victoire, Graham Hill est le seul pilote au monde à avoir coiffé la mythique et très convoitée "triple couronne".

Le drame en 1975, les débuts de Damon en 1985

Le 29 novembre 1975, après des essais privés au Castellet, il regagne l'Angleterre aux commandes de son avion, accompagné de cinq passagers. Pris dans un épais brouillard, il ignore les consignes des aiguilleurs du ciel et tente de se poser sur son aérodrome habituel. C'est le crash ! On ne dénombre aucun survivant. L'Angleterre pleure son champion. Damon, qui vient d'avoir 15 ans, pleure

son père. Mais un autre drame survient. Les familles des passagers décédés dans la catastrophe attaquent Bette, l'épouse de Graham, en justice. En effet, les assurances refusent de les dédommager, car Graham n'a pas respecté les consignes des aiguilleurs du ciel, et son avion n'avait pas satisfait au contrôle technique. Pour les Graham, c'est la ruine. Aussi, pour payer ses études, Damon va être coursier le jour et ouvrier du bâtiment le soir. En 1981, il se lance dans la compétition moto. En trois ans, il remporte un championnat en 350 cm³ et gagne plusieurs courses en 500 cm³. En 1983, toujours coursier, il s'inscrit à l'école de pilotage Winfield, et trouve des petits sponsors qui lui permettent d'effectuer quelques épreuves de Formule Ford. Puis, en 1985, il dispute tout le championnat anglais, remporte six courses, mais le titre lui échappe. Grâce à un emprunt équivalant à 185 000 €, il s'engage dans différentes disciplines, glanant quelques victoires, notamment en F3. En 1989, il s'aligne même, sans succès, aux 24 Heures du Mans. C'est alors qu'on lui propose de remplacer un pilote japonais de F3000. Au cours des deux saisons suivantes, il change à plusieurs reprises d'équipe, signe trois pole positions, mais toujours aucune victoire. Pourtant, fin 1991, Frank Williams le recrute comme pilote essayeur.

Un titre mondial pour le fils

Damon vit un rêve, d'autant qu'il donne toute satisfaction à l'écurie. Des pilotes Nigel Mansell et Riccardo Patrese, au très exigeant ingénieur Patrick Head, tous le complimentent pour son travail. En 1992, parallèlement aux essais qu'il poursuit pour Williams, Damon est recruté par Brabham en tant que pilote officiel. En 1993, Williams l'aligne officiellement aux côtés d'Alain Prost qui glane son 4^e titre. Hill termine la saison 3^e derrière Ayrton Senna, qui devient son coéquipier en 1994. Après le décès du Brésilien, Damon est le nouveau pilote de pointe de l'écurie et finit 2^e du championnat... à un point de Michael Schumacher. Vice-champion à nouveau l'année suivante, il décroche enfin la couronne mondiale en 1996, devant son coéquipier Jacques Villeneuve. Étonnamment, ce titre est le seul que Damon a remporté depuis ses débuts en sport automobile.

Premier pilote de l'histoire de la Formule 1 à succéder à son père, lui-même champion du monde, Damon va pourtant se faire remercier par Williams. Déçu mais résolu, il va courir encore trois saisons. Après un passage éclair chez Arrows en 1997 (pour un contrat de 10 millions d'euros!), il termine sa carrière en 1999 chez Jordan Grand Prix. Entretemps, l'écurie irlandaise a inscrit grâce à lui sa première victoire en F1, sous une pluie diluvienne, lors du GP de Belgique 1998. Depuis, toujours très actif dans le milieu de la F1, Damon assouvit sa seconde grande passion, la guitare. Il a joué dans de nombreux groupes de rock, et même parfois avec un de ses bons amis, l'ex-Beatles George Harrison.

surtout, en champion du monde ! Gonflé à bloc, il entame la saison 1963 en remportant le GP de Monaco. Hélas, victime de fréquentes casses mécaniques, il voit son rival décrocher le premier de ses deux titres de champion du monde. Graham est tout de même 2^e au classement mondial.

La "triple couronne" pour le père

1964 commence en fanfare pour Graham, toujours sur BRM, qui s'impose encore dans la principauté monégasque. Cependant, il doit encore "se contenter" d'une place de vice-champion, derrière John Surtees et sa Ferrari. Lors du championnat 1965, le scénario se répète pour Graham, encadré cette fois sur le podium par deux Écossais, Jim Clark, qui obtient son second titre mondial, et son nouveau coéquipier chez BRM, le débutant Jackie Stewart. Ce dernier le domine en 1966, année où Graham ne remporte aucun Grand Prix. Heureusement, sa saison est sauvée par une magnifique victoire aux 500 Miles d'Indianapolis. En 1967, Ford, qui motorise les Lotus, exige que Chapman recrute Graham Hill pour former un duo de choc avec Jim Clark. Mais, à monoplaces égales, ce dernier marque 26 points de plus que l'Anglais ! La saison 1968, elle, sera de joie et de larmes mêlée. Joie pour Graham Hill, qui coiffe sa deuxième couronne mondiale, larmes pour Jim Clark, qui se tue le 7 avril, lors d'une course de F2. Après une victoire au GP de Monaco 1969, Graham semble perdre de sa vélocité ; il est régulièrement dominé par son nouveau coéquipier chez Lotus, Jochen Rindt. De plus, éjecté de sa voiture lors d'un accident à Watkins Glen, il se brise les deux jambes ! Contre avis médical, il repart en F1 dès 1970, mais décline peu à peu lors des cinq années suivantes, ne parvenant même pas, en 1975,



Moteur: 4 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, deux carburateurs double corps
Cylindrée: 1 962 cm³
Puissance: 132 ch à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi: 195 km/h
Production: 51 819 Série II (1969-1982) sur 126 424 Spider
Cote actuelle: autour de 24 000 €

D'une sportivité toute naturelle, le Spider Alfa n'affiche ni artifice visuel ni agressivité. Son faciès souriant, aux contours arrondis, échappe à la tentation du tape-à-l'œil. Sur les deux premières séries, les phares sont le plus souvent abrités sous un globe.



IL Y A 55 ANS, ALFA ROMEO SORT SON SPIDER SÉRIE II

Charme et sportivité à revendre

Comment ne pas succomber à sa ligne délicate ? Avec les phares sous globe et le pan arrière coupé de cette deuxième version du Spider, le charme opère à fond. Un plaisir décuplé dès que vous prenez les commandes...

Vous allez avoir envie de mettre le contact sans tarder car les sonorités graves, rocailleuses du quatre cylindres maison dispensent un plaisir infini. Cette belle mécanique née en 1954 sur la petite berline Giulietta ne se contente pas d'offrir une musicalité envoûtante. Elle se montre aussi très efficace pour donner caractère, vigueur et performances à l'auto. D'autant qu'ici, la généreuse cylindrée de 2 litres et la non moins généreuse cavalerie de 132 ch trouvent tout naturellement à s'exprimer, en délivrant des accélérations rageuses et ébouriffantes. Et comme il a été bien éduqué, l'engin sait aussi reprendre sur un filet de gaz dès les plus bas régimes. Pour le servir, une boîte de vitesses dotée d'une commande ferme mais docile, à cinq rapports évidemment, ce qui était un raffinement encore rare à la fin des années 1960...



C'est surtout vues de l'arrière que les quatre générations de Spider marquent leurs différences. Ici, le pan coupé à la verticale remplace la poupe effilée des premiers modèles. Au bénéfice du volume pour les bagages.

Même si vous vous prélassiez sans vous lasser dans la fréquentation de ce quatre cylindres endiablé, il faudra vous montrer délicat avec l'accélérateur. En effet, cette petite bête peut vous gratifier d'un équilibre capricieux sur route, et inventer à votre place des trajectoires dont vous n'aviez même pas idée. Alors, dans vos accélérations, restez policé et calme. Méfiez-vous à tout moment des possibles dérobades du train arrière, surtout si la chaussée est bosselée ou un tant soit peu humide ! Quant au comportement sur route sinueuse, vous devrez composer avec un manque de rigidité structurel qui réduit

d'autant les aptitudes sportives. Vous rouleriez moins vite dans les virages qu'avec le coupé Bertone de la même époque qui partage exactement la même mécanique. Mais ce dernier est bien plus rigide. Quant au freinage, il est ici assuré par quatre disques qui ne rechignent pas à la tâche.

Du sport, même à l'intérieur

Pour capoter ou décapoter, pas de complication : la manœuvre est aisée et rapide. A bord, vous ne disposez que de deux places réellement praticables, et pas spécialement larges. A l'arrière, il existe un embryon de banquette. Mais c'est plus pour faire sem-



Sacré poste de conduite ! Deux grands cadrans avec chacun sa casquette proéminente, trois petits au centre. Le tout sur fond noir : ça fait sportif. Le levier de vitesses, oblique, trône haut perché sur la console centrale.



"Bialbero" (double arbre), c'est le nom de ce magnifique 4 cylindres tout alu et à double arbre à cames en tête. Une mécanique qui déverse sa bande-son puissante avec vigueur et volupté.



PHOTOS: PH. TISSIER / PILOU

Le profil de cette version Coda Tronca (arrière tronqué), moins symétrique entre l'avant et l'arrière et moins léger visuellement diffère des premières séries. Mais il arbore toujours ce large coup de gouge typique sur les flancs.

1969, cette année-là



Le Plan épargne logement (PEL) apparaît en France. Il va faciliter l'accès à la propriété de leur logement pour des millions de Français. Sortie en 1965, la Peugeot 204 à traction avant, bourrée de talent, a pourtant mis du temps à se faire une place de

choix sur le marché français. Quatre ans après, elle devient la voiture la plus vendue. Un podium qu'elle conservera trois ans durant.

PEUGEOT

blant que pour voyager réellement... Dans l'habitacle, ambiance sportive avec une gamme d'instruments de bord au complet. Les deux grands cadrans indépendants face au conducteur sont épaulés par une batterie de trois plus petits, placés en haut de la console centrale. Le volant en bois est doté de branches en aluminium poli. Cette version de Série II, précisément avec le moteur 2 litres est – de loin – la plus courante de ce modèle dont la carrière s'est étirée sur vingt-huit ans. Malgré l'offre abondante, elle demeure bien cotée. Certes moins que les toutes premières versions, avec leur poupe affinée, façon "os de seiche". ■



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

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

- **Nouveautés : révélation sur la future Dacia Stepway, en passe de devenir un modèle à part entière.**
- **Essais : fraîchement restylée, la Golf tente de reprendre la main sur ses rivales. Y parvient-elle ?**
- **Dossier spécial occasion : de 4 000 à 30 000 €, notre sélection des 50 meilleurs modèles.**

En kiosque le vendredi 13 septembre



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

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

Rédaction

Rédacteur en chef
Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

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

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric 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 Réaumur, François Stagnaro, Mathieu Chevalier

En maquette : Patrick Cœur

En SR : Prisca Leclercq

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Projet et développements : Julien Duquesnoy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand.

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau 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 : septembre 2024

Tarif d'abonnement légal : 124,80 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

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



Président : REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

LE PRIX DES LECTEURS EN QUELQUES MOTS...

Leader de la presse automobile depuis 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 OCCASION

LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...

SIMPLICICAR

avec

Le premier réseau de distribution qui intègre l'intelligence artificielle

SIMPLICICAR

✓ Rapide ✓ Simple ✓ Sécurisé ✓ Sans frais



Photos PARTICULIER



Photos SIMPLICICAR

90 agences	Particulier	Simplicicar
Catégorie "Pro" LeBonCoin - LaCentrale	✗	✓
20+ Photos Pro	✗	✓
Garantie, Financement & sécurité de paiement	✗	✓



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

Le jury l'a choisi pour son impressionnant éventail de véhicules et son approche novatrice.

La marque se distingue notamment par l'utilisation de l'intelligence artificielle pour optimiser les photos de showroom, offrant ainsi une expérience client enrichie et immersive. Bravo !

Simplicité, rapidité et tranquillité d'esprit sont les maîtres mots chez Simplicicar, l'entreprise qui booste les ventes de véhicules d'occasion, avec un service complet et totalement gratuit.

Vous connaissez le prix net vendeur dès le départ grâce à un mandat, et il n'y a pas de frais d'agence ni de publicité. En seulement 15 jours en moyenne, votre véhicule trouve un nouveau propriétaire et est vendu au prix convenu.

Vendre sa voiture rapidement et simplement

Leader français du véhicule premium d'occasion, Simplicicar poursuit son développement à travers tout le territoire français, mais également en Belgique, avec un premier contrat de master franchise à Liège.

Avec 90 points de vente, Simplicicar offre une sélection de plus de 5 000 véhicules, et garantit tous ses véhicules pendant 12 mois. En tant qu'intermédiaire, Simplicicar optimise les coûts et permet de réaliser en moyenne 22 % de gains supplémentaires lors de la vente de votre véhicule d'occasion.

Du nouveau pour 2024

En 2024, Simplicicar noue un partenariat avec son nouvel ambassadeur Vincent Lagaf, et devient également la première agence automobile à intégrer l'intelligence artificielle pour ses photos, pour sublimer les véhicules de ses clients et se démarquer sur les sites d'annonces.

Cette IA calcule les angles de prise de vue, inscrit le nom de l'agence et la garantie, ajoute des caches plaques, et crée un showroom virtuel autour du véhicule. Ce traitement permet de prendre des photos n'importe où, tandis que l'IA se charge de faire apparaître la voiture dans un showroom Simplicicar.

Grâce à cette technologie, Simplicicar a noté une amélioration significative du taux de transformation des ventes de voitures : en offrant des présentations visuelles soignées et professionnelles, Simplicicar renforce l'attractivité de ses véhicules et optimise les chances de succès des ventes.

LES AUTRES NOMMÉS

L'AGENCE AUTO MOBILIÈRE

ENTRE GENS HONNÊTES

L'AGENCE AUTOMOBILIÈRE

6 millions de véhicules d'occasion se vendent chaque année en France, en majorité entre particuliers. Toutefois, ces transactions sont souvent vécues comme des expériences désagréables pour le vendeur ou l'acheteur, qui peuvent parfois

faire preuve de méfiance, de doute, d'incompétence ou de mauvaise foi.

C'est pour cela qu'en 2004, L'Agence Automobile a inventé un concept de médiation des transactions de véhicules d'occasion, avec un processus misant sur la qualité de la relation

humaine, la sincérité et l'honnêteté.

L'entreprise intervient comme un tiers de confiance, en interrogeant le vendeur sur l'historique de son véhicule et en collectant les pièces justificatives, tout en organisant la rencontre entre les deux parties. L'Agence Automobile gère également les démarches administratives, parfois compliquées, et propose systématiquement une garantie adaptée. Ce concept innovant est plébiscité par les clients : 98,5 % d'entre eux, qu'ils soient vendeurs ou acheteurs, recommandent L'Agence Automobile à leurs proches.

L'Agence Automobile repose aujourd'hui sur un réseau de 115 agences en France et en Europe, avec pas moins de 500 collaborateurs et près de 10 000 transactions par an. En 2027, ce réseau devrait atteindre les 200 agences.

CAPCAR

CapCar propose une expérience inédite pour les acheteurs et les vendeurs de véhicules d'occasion entre particuliers, avec une plateforme digitale de pointe et un réseau d'agents automobiles indépendants, qui garantissent un processus fluide et sécurisé à chaque étape de la transaction, en jouant un rôle d'intermédiaire entre les vendeurs et les acheteurs.

CapCar propose une plateforme digitale avancée qui simplifie chaque étape du processus de vente : estimation gratuite, gestion des négociations, diffusion sur plus de 20 sites d'annonces... Tout est conçu pour garantir une vente rapide et rentable. Les acheteurs bénéficient d'une alternative attrayante aux concessionnaires traditionnels : CapCar assure des services tels que la garantie, le financement, ainsi que 150 points de contrôle.

Les agents sont rémunérés grâce aux commissions reversées à chaque vente, et bénéficient d'une multitude d'avantages, comme des revenus attractifs, une sécurité accrue grâce à une assurance couvrant les essais routiers et les demandes après-vente des clients, ainsi qu'un ensemble complet d'outils et de formations pour optimiser leur performance.



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 VAN

LE PREMIER PRIX EST ATTRIBUÉ À...



WESTFALIA avec
NOUVEAU KELSEY

Une révolution dans l'univers des combi-vans haut de gamme

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

Le jury l'a choisi car avec l'optimisation de son habitacle et son grand toit relevable, il offre le confort d'un camping-car avec la simplicité de conduite d'un van... L'image de marque de Westfalia a également fait pencher la balance.

Dernier venu de la famille des combi-vans Westfalia, le Nouveau Kelsey associe tous les avantages d'une automobile de style pour un usage quotidien au confort d'un véhicule de loisirs pour des aventures mémorables.

Une belle sensation d'espace à bord

Reposant sur la base d'un châssis Ford Custom nouvelle génération, animé par des motorisations de 136 ou 170 ch, avec ou sans BVA, le Nouveau Kelsey est conçu pour s'adapter à la vie urbaine comme aux loisirs en solo ou en famille : il est idéal avec sa taille compacte (5,45 m de long), sa maniabilité et son agilité.

Les deux portes latérales coulissantes permettent d'optimiser l'accès à son intérieur spacieux et

modulable. Les deux sièges avant pivotants et la banquette deux places créent un salon pour quatre personnes autour d'une table modulable. La banquette se transforme en un couchage double de 193 x 124 cm, complété par un couchage double supplémentaire de 207 x 128 cm situé dans le toit relevable. Lorsque ce dernier est relevé, la hauteur intérieure passe à 3,14 mètres, et les occupants bénéficient d'une belle sensation d'espace.

Le plein d'équipements de confort

Le Nouveau Kelsey est doté d'une cuisine tout équipée : nombreux rangements, large plan de travail, feux à gaz double, réfrigérateur de 51 l, sans oublier des réservoirs de 50 l d'eau propre et d'eaux usées chacun. Un chauffe-eau permet

de bénéficier d'eau chaude pour la cuisine ainsi que l'espace douche qui se trouve à l'arrière du véhicule, accompagné d'un WC et d'un rideau de séparation.

De série, le Nouveau Westfalia Kelsey bénéficie d'un haut niveau d'équipements et d'un large éventail de systèmes d'aide à la conduite, pour garantir une expérience de voyage sécurisée et confortable, que ce soit en ville ou sur des pistes plus aventureuses.

LES AUTRES NOMMÉS



CHAUSSON GOLDEN LINE

Le Chausson Golden Line est l'un des fourgons aménagés les plus modulables du segment, avec sa conception originale : avec seulement deux sièges cabine (2 places carte grise), il s'adresse aux couples ou aux voyageurs solo.

Mesurant 5,41 m de long et commercialisé à 46 490 €, le Golden Line offre un aménagement fonctionnel et économique : meuble de rangement, cabinet de toilette, bloc cuisine, ainsi qu'une dînette convertible en couchage une place, qui permet également de libérer un espace pour transporter un vélo.

Basé sur un châssis Fiat de 140 ch, le Golden Line offre une charge utile de 750 kg, et arbore une décoration extérieure originale, coordonnée à son intérieur doté de surfaces bleu ciel. Il comprend de série la climatisation manuelle, le régulateur de vitesse, des sièges de cabine pivotants, un réfrigérateur de 70 l et une table amovible pour la dînette arrière.

Pour 1 990 € supplémentaires, le pack Connect ajoute un système multimédia, une caméra de recul et des commandes au volant. Chausson propose également plusieurs packs optionnels : le Mode Comfort (1 990 €), le Mode Office (1 490 €) idéal pour les télétravailleurs, ou encore le Mode Adventure (1 990 €).



NOUVEAU STYLEVAN EQUINOX IV

Stylevan est née à la fin des années 70 en Bourgogne, et a lancé son premier modèle, inspiré par les vans américains mais adapté à la consommation française, en 1980. En 2017, l'entreprise intègre le groupe Rapido, et lance de nouveaux projets répondant aux besoins variés des consommateurs.

Le Stylevan Equinox IV est l'incarnation même du van aménagé pensé pour le confort et la modularité, avec ses deux sièges arrière extractibles, faciles à manipuler, offrant de multiples possibilités, avec ses quatre places assises et ses quatre places repas, complétées par des options de couchage confortables.

Reposant sur des modèles réputés, les Volkswagen Transporter (5,30 m) et Renault Trafic (5,48 m), le Stylevan Equinox IV est un véritable cocon de confort à la flexibilité maximale, grâce à son lit permanent transversal, ses nombreux rangements, ses toilettes portatives, ou encore sa douche avec eau chaude et 80 litres de réserve d'eau propre.

Côté cuisine, on retrouve un combiné évier et réchaud, un réfrigérateur de 51 l, une table sur pied central et un trépied optionnel, offrant tout le nécessaire pour des repas confortables en toute autonomie. Le van dispose de deux batteries GEL de 100Ah chacune, d'un chargeur booster, d'un panneau de contrôle d'autonomie, ainsi qu'un chauffage avec production d'eau chaude THERMOBOX qui assure un confort optimal, même lors des nuits froides.

JACQUELINE CAMPING-CAR

Avec ses neuf concessions, Jacqueline rayonne sur la Normandie, la Bretagne, et désormais tout le quart nord-ouest depuis maintenant 45 ans, avec un savoir-faire spécifique et une offre globale pour ses clients.

L'entreprise propose un vaste choix de plus de 800 véhicules de loisirs : profilés, intégraux, capucines, vans et fourgons, avec un vaste choix de marques et des prix conçus pour répondre à tous les types de projets et de budgets.

Jacqueline assure ainsi une diversité de choix pour ses clients, avec des véhicules mis en valeur dans de grandes zones d'exposition couvertes, d'une surface variant entre 1600 et 3000 m², ainsi que sur de larges zones d'exposition extérieure. Jacqueline propose également de nombreux services, comme le Label Jacqueline Occasions qui assure la fiabilité et la vérification minu-



tieuse des véhicules d'occasion, ou encore un magasin d'accessoires de plus de 300 m² avec plus de 2000 références en stock, sans oublier un corner Vanlife avec des aménagements spécifiques et des tentes de toit.

Chaque concession Jacqueline compte entre 15 et 20 conseillers expérimentés, passionnés par leur métier et formés pour orienter au mieux les clients. L'entreprise propose aussi un service après-vente de qualité, garantissant que l'histoire ne s'arrête pas à la livraison du véhicule. Elle répare en interne tous types de véhicules, de la caravane au camping-car, en passant par les fourgons et les vans, toutes marques confondues, avec un atelier de carrosserie pour la réparation des chocs, et des menuisiers internes pour reconstruire les structures externes et internes des véhicules et remplacer les carrosseries.

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

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

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

Le barème 2024

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

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

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

PRIX en €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida 136	29 500	0	nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34 500	0	nc	FHEV
Electrica 156	38 500	-4 000	nc	Elec
Electrica 156 Premium	43 500	-4 000	nc	Elec
Electrica 156 Veloce	46 900	-4 000	nc	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	40 500	+540	4 %	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	42 500	nc	4 %	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48 000	+818	4 %	FHEV
PHEV 190 Sprint	49 900	0	4 %	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	52 800	0	4 %	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58 100	0	4 %	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41 000	+1 829	4 %	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	56 900	nc	nc	E
2.2 Diesel 160 Sprint	49 400	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	62 600	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	65 900	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	85 000	+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	+3 319	0 %	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153 277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc	E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc	E
DB12	228 891	+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	26 990	+190	4 %	E
30 TFSI Advanced	27 990	+170	4 %	E
30 TFSI S line	30 990	+170	10 %	E

PRIX en €		Bonus ou malus	Remise possible	Energie
35 TFSI S line S tronic				
35 TFSI Black Edition S tronic	34 090	+330	10 %	E
40 TFSI Black Edition S tronic	36 240	+330	4 %	E
40 TFSI Black Edition S tronic	37 940	+2 049	4 %	E
A1 Allstreet				
25 TFSI Advanced	27 040	+280	5 %	E
30 TFSI Advanced	28 040	+260	5 %	E
30 TFSI Arus	33 280	+260	3 %	E
35 TFSI Arus S tronic	36 950	+540	3 %	E
Q2				
30 TFSI Design	33 370	+360	5 %	E
35 TFSI Design	35 370	+400	5 %	E
35 TFSI Advanced	37 870	+400	6 %	E
SQ2	57 570	+40 468	8 %	E
30 TDI Design	35 270	+210	5 %	D
35 TDI Advanced S tronic	42 470	+330	6 %	D
35 TDI Arus S tronic	44 480	+330	2 %	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Hybride Design	36 780	+150	0 %	E
30 TFSI Hybride S-Line	41 730	+150	4 %	E
35 TFSI Hybride S-Line	43 030	+125	4 %	E
S3	63 000	+51 912	0 %	E
35 TDI Design	40 900	+260	0 %	D
35 TDI S-Line	45 550	+260	4 %	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Hybride Design	39 980	+190	0 %	E
35 TDI Design	42 500	+330	0 %	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Hybride Design	37 345	+75	nc	E
30 TFSI Hybride S-Line	42 285	+75	2 %	E
35 TFSI Hybride S-Line	43 595	+75	2 %	E
S3	63 565	+32 935	nc	E
35 TDI Design	41 165	+230	nc	D
35 TDI S-Line	46 115	+230	2 %	D
Q3				
35 TFSI Design	40 850	+1 172	16 %	E
40 TFSI Arus Quattro S tronic	63 950	+12 753	4 %	E
35 TDI Design	46 950	+1 360	16 %	D
40 TDI S line Quattro S tronic	54 950	+7 104	5 %	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 285	+1 386	5 %	E
40 TFSI Arus Quattro S tronic	65 285	+15 275	5 %	E
35 TDI Design	48 385	+950	5 %	D
40 TDI S line Quattro S tronic	57 385	+7 415	5 %	D
Q4 e-Tron				
45 Design	53 550	0	6 %	Elec
55 S Line Quattro	70 450	0	6 %	Elec
55 Arus Quattro	72 550	0	3 %	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45 Design	55 550	0	3 %	Elec
55 S-Line Quattro	72 450	0	4 %	Elec
55 Arus Quattro	74 550	0	3 %	Elec
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+3 749	nc	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54 870	+3 749	nc	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S-Line	59570	+3749	nc	E
S5	79750	+14895	nc	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+2120	nc	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+2120	nc	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	nc	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+4394	nc	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4576	nc	E
S5	81250	+18303	nc	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	nc	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3930	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	5%	PHEV
50 TFSI e Black Edition	73800	0	5%	PHEV
55 TFSI e S line	76000	0	5%	PHEV
55 TFSI e Black Edition	77200	0	5%	PHEV
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	86300	+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	75100	0	7%	PHEV
50 TFSI e Black Edition	76300	0	7%	PHEV
55 TFSI e Black Edition	79900	0	7%	PHEV
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	88000	+60000	6%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
Performance Design	77400	0	0%	Elec
Performance S-Line	81500	0	5%	Elec
Quattro S-Line	87550	0	5%	Elec
S6	96870	0	0%	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	67190	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	75190	0	8%	PHEV
55 TFSI e Compétition	78190	0	10%	PHEV
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 Arus Quattro	83590	+9626	7%	D
50 TDI Arus Quattro	86990	+12270	7%	D
S6	91400	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	66790	+9809	12%	E
RS 6 Performance	148090	+60000	1%	E
50 TFSI e S line	77790	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	80790	0	4%	PHEV
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 Arus Quattro	86190	+14681	7%	D
50 TDI Arus 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 Arus	92430	+21281	7%	D
50 TDI Arus	95830	+22792	7%	D
55 TDI Arus	101150	+48093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	77490	+6293	7%	E
RS Performance	154490	+60000	7%	E
50 TFSI e S line	86090	0	7%	PHEV
55 TFSI e Compétition	91090	0	8%	PHEV
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	126250	0	0%	Elec
S	136250	0	0%	Elec
RS	162400	0	0%	Elec
RS Performance	175350	0	0%	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	130515	+60000	0%	E
55 TFSI e S-Line	95415	0	6%	PHEV
55 TFSI e Arus	106565	0	6%	PHEV
60 TFSI e Compétition	103415	0	7%	PHEV
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%	PHEV
55 TFSI e Arus	115015	0	5%	PHEV
60 TFSI e Compétition	113015	0	5%	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89100	0	12%	Elec
55 S-Line	98900	0	12%	Elec
55 Arus S	107300	0	5%	Elec
S	111100	0	8%	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	11%	Elec
55 S line	101400	0	11%	Elec
55 Arus S	109900	0	0%	Elec
S	113700	0	15%	Elec
A8				
S8	167615	+60000	8%	E
60 TFSI e Advanced	134315	0	24%	PHEV
50 TDI Advanced	116115	+53865	8%	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	280976	+60000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	0%	E
Flying Spur Hybrid	219126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226992	+60000	0%	E
Continental GT S	253650	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc	E
Continental GTC	249681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Continental GTC Speed	310889	+60000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc	E
Bentayga V8	206538	+60000	0%	E
Bentayga S V8	238790	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	206538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38900	+125	nc	E
120 M Sport Design	40200	+125	nc	E
M135 xDrive	57200	+12063	nc	E
120d	41500	0	nc	D
120d M Sport Design	42800	0	nc	D
X1				
sDrive18i	43650	+1276	2%	E
sDrive18i xLine	46050	+1276	0%	E
sDrive20i xLine	48050	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	49300	+400	8%	E
M35i xDrive	62900	+14424	nc	E
xDrive25e	55900	0	1%	PHEV
xDrive25e xLine	56300	0	1%	PHEV
xDrive30e xLine	61300	0	1%	PHEV
xDrive30e M Sport	62550	0	1%	PHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	2%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	3%	GPL
1.0 TcE 110 Extreme	18250	+190	3%	E
1.0 TcE 110 Extreme+	18950	+190	2%	E
Jogger				
1.0 TcE 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 TcE 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	26500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	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 Hybrid 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Edition France	35700	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	nc	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybrid 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etolie	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybrid 136 Etolie Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	60300	0	7%	FHEV
E-Tense 225 Opéra	56300	0	7%	FHEV
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%	FHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	FHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69550	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	75000	0	11%	FHEV
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%	FHEV
E-Tense 250 Opéra	76900	0	3%	FHEV
E-Tense 360 Rivoli + 4x4	79850	0	8%	FHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	FHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	FHEV
FERRARI				
Roma	246524	+60 000	nc	E
Portofino M	212227	+60 000	nc	E
812 GTS	336289	+60 000	nc	E
812 Competizione	401443	+60 000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	FHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18 858	nc	FHEV
SF90 Spider	465714	+4 818	nc	FHEV
SP3 Daytona	1988000	+60 000	nc	E
Purosangue	384229	+60 000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 BSG Hybrid	13600	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
500e				
23,8 kWh	30400	-4000	6%	Elec
42 kWh	33900	-4000	6%	Elec
42 kWh La Prima	38900	-4000	7%	Elec
Abarth	36900	-4000	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 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	10%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X Powershift ST	40200	+28 413	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
1.0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line X Powershift ST	41400	+28 413	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%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	39490	0	11%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44490	0	11%	E85
Explorer (nouveau)				
170 Standard Range	43900	-4000	2%	Elec
204 Extended Range	45900	-4000	2%	Elec
286 Extended Range	46900	-4000	2%	Elec
340 Extended Range	53900	0	2%	Elec
Capri (nouvelle)				
170 Standard Range	46400	-4000	nc	Elec
286 Extended Range	49400	0	nc	Elec
340 Extended Range	56400	0	nc	Elec
Bronco				
Outer Banks	76500	+60 000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60 000	0%	E
Dark Horse	71300	+60 000	0%	E

		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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					
1.5 EcoBoost 114 Titanium		30800	+1629	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium		32000	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium		33200	+260	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active		34300	+310	8%	D
HONDA					
Jazz (nouvelle)					
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%	FHEV
HYUNDAI					
i10					
1.0 63 Eco Intuitive		17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR		18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR		19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line		19950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line		20700	nc	15%	E
i20					
1.2 79 Initia		19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive		20900	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive		22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative		23900	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					
1.0 T-GDi 100 Intuitive		27800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative		29950	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7		32800	nc	nc	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7		35950	nc	nc	E
Hybrid 129 Intuitive		33800	nc	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative		36150	nc	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 (nouveau)					
Hybrid 215 Initia		36900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive		38800	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Executive HTrac		49800	+1901	nc	FHEV
Plug-in 253 Creative		47000	0	nc	FHEV
Plug-in 265 Executive		63000	0	nc	FHEV
Ioniq 6 (nouvelle)					
229 Intuitive		52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac		65400	0	6%	Elec
Nexo					
Executive		80800	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)					
Plug-in 265 Intuitive HTrac		59500	0	0%	FHEV
Plug-in 265 Creative HTrac		62500	0	0%	FHEV
Staria (nouveau)					
Hybrid 215 Creative		57400	nc	nc	FHEV
JAGUAR					
E-Pace					
P270e S R-Dynamic		63800	0	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic		67100	0	3%	FHEV
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%	FHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic		74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic		83800	+51629	4%	D
I-Pace					
EV400 SE R-Dynamic		93100	0	nc	Elec
JEEP					
Avenger					
1.2 Turbo T3 100 Longitude		24500	+260	nc	E
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Longitude		26500	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 e-Hybrid Altitude		28500	0	3%	FHEV
Electricque 156 Longitude		38000	-4000	1%	Elec
Renegade					
e-Hybrid 130		32190	+210	nc	FHEV
4xe 240 Overland		43500	0	11%	FHEV
4xe 240 Trailhawk		45500	0	11%	FHEV
Compass					
e-Hybrid 130 Altitude		38900	+170	5%	E
4xe 190 Altitude		46950	0	8%	FHEV
4xe 240 Overland		47950	0	8%	FHEV
4xe 240 Summit		51450	0	8%	FHEV
Wrangler Unlimited					
2.0 T 4xe 380 Sahara		81700	0	2%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)					
4xe 380 Summit Reserve		99500	0	2%	FHEV
KIA					
Picanto (nouvelle)					
1.0 DPl 63 Motion		15990	0	nc	E
1.0 DPl 63 Active		17090	0	nc	E
1.2 DPl 79 Active		17990	0	nc	E
1.2 DPl 79 GT-Line		18490	0	nc	E
Stonic					
1.0 T-GDi 100 Motion		22490	+190	10%	E
Ceed					
1.0 T-GDi 100 Motion		26150	+330	11%	E
1.5 T-GDi 140 Active		28450	+450	19%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line		30850	+450	8%	E
Ceed SW					
1.0 T-GDi 100 Motion		27150	+360	12%	E
1.5 T-GDi 140 Active		29450	+650	10%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line		31850	+650	7%	E
Hybride Rechargeable Premium		44740	0	8%	FHEV
ProCeed					
1.5 T-GDi 140 GT-Line		32950	+540	8%	E
XCeed					
1.0 T-GDi 100 Motion		28250	+650	8%	E
1.5 T-GDi 140 Active		30750	+1172	8%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line Premium		33780	+1172	nc	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie																									
MG (suite)																																												
245 Luxury ⁽¹⁾	39 490	0	14%	Elec	1.2 PureTech 100 Allure	28 500	+170	8%	E	E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25 400	0	2%	FHEV	1.5 TSI Evo2 150 Life	34 680	+540	13%	E																									
XPower ⁽¹⁾	40 490	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active	30 900	0	5%	FHEV	E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27 700	0	2%	FHEV	1.5 TSI Evo2 150 VW Edition	34 430	+540	11%	E																									
ZS																																												
1.5 VTI-Tech 106 Comfort	17 490	+2049	0%	E	1.2 Hybrid 136 Allure	32 700	0	5%	FHEV	1.0 TcE 100 GPL Evolution	20 400	0	13%	GPL	2.0 TDI 116	30 800	+150	9%	D																									
1.0T-GDI 111 Luxury	20 990	+2049	0%	E	Electrique 136 Active	38 250	-4000	6%	Elec	1.5 Blue dCi 100 Evolution	22 800	0	13%	D	2.0 TDI 150 Life DSG	41 160	+260	13%	D																									
EV Comfort Autonomie Standard ⁽¹⁾	33 990	0	23%	E	Electrique 136 Allure	41 200	-4000	6%	Elec	5 E-Tech (nouvelle)										2.0 TDI 150 VW Edition DSG	40 910	+260	11%	D																				
EV Comfort Autonomie Etendue ⁽¹⁾	37 990	0	23%	Elec	Electrique 156 Active	40 250	-4000	6%	Elec	150 Autonomie Confort Techno	33 490	-4000	0%	Elec	T-Roc Cabriolet																													
EV Luxury Autonomie Etendue ⁽¹⁾	39 990	0	15%	Elec	Electrique 156 Allure	42 200	-4000	6%	Elec	150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35 490	-4000	0%	Elec	1.0 TSI 116 Style	41 220	+898	13%	E																									
MG5																				1.5 TSI Evo2 150 Style DSG	46 290	+1504	13%	E																				
Autonomie Standard Comfort ⁽¹⁾	32 990	0	8%	Elec	Electrique 156 GT	43 900	-4000	6%	Elec	Captur (nouveau)										1.5 TSI Evo2 150 R-Line DSG	50 090	+1504	14%	E																				
Autonomie Etendue Comfort ⁽¹⁾	35 990	0	8%	Elec	Electrique 156 Allure	43 900	-4000	6%	Elec	1.0 TcE 90 Evolution	24 900	+400	5%	E	Golf 8 (nouvelle)																													
Autonomie Etendue Luxury ⁽¹⁾	37 490	0	8%	Elec	1.2 PureTech 130 Active Pack	29 920	+210	13%	E	1.0 TcE 90 Techno	27 600	+360	5%	E	1.5 TSI Evo2 116	29 990	+150	8%	E																									
EHS (nouvel)																				1.3 Mild Hybrid 160 Evolution	27 200	+400	5%	E	1.5 TSI Evo2 116 Life Plus	32 200	+150	8%	E															
Comfort	35 490	0	8%	FHEV	1.2 PureTech 130 Allure	31 770	+210	22%	E	1.3 Mild Hybrid 160 Techno	29 800	+400	5%	E	1.5 TSI Hybrid 116 Life Plus	34 930	+50	8%	E																									
Marvel R																				1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	32 100	+400	4%	E	1.5 eTSI Hybrid 116 Life Plus	34 930	+50	8%	E															
180 Comfort ⁽¹⁾	44 490	0	6%	Elec	1.2 Hybrid 136 Active Pack	31 960	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	28 900	0	4%	FHEV	1.5 eTSI Hybrid 116 VW Edition	34 700	+50	9%	E																									
288 Performance 4WD ⁽¹⁾	50 990	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure	33 800	0	10%	FHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	31 500	0	4%	FHEV	1.5 eTSI Hybrid 150 Style	41 470	+150	8%	E																									
MINI																				E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	33 800	0	4%	FHEV	2.0 TDI 193 Selection 4x4	53 220	nc	8%	D															
Hatch 3p (nouvelle)																				1.0 Eco-G 100 Evolution	25 300	+740	5%	GPL	2.0 TDI 193 Laurin & Klement 4x4	62 070	nc	8%	D															
Cooper C Essential Pack XS	30 720	nc	nc	E	1.0 Eco-G 100 Techno	27 900	+740	5%	GPL	SMART																																		
Cooper S Essential Pack XS	34 720	nc	nc	E	1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	36 270	+260	22%	D	#1 (nouvelle)																																		
Cooper S Classic Pack XS	35 880	nc	5%	E	1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36 270	+260	22%	D	Pro ⁽¹⁾	36 315	0	6%	Elec	Brabus																													
Cooper E ⁽¹⁾	34 000	0	1%	Elec	E-308 156 Allure	43 900	-4000	14%	Elec	Brabus	47 615	0	6%	Elec	#3 (nouveau)																													
Cooper SE ⁽¹⁾	38 000	0	1%	Elec	E-308 156 GT	46 250	-4000	14%	Elec	272 47 kWh Pro ⁽¹⁾	37 315	0	8%	Elec	2.0 TDI 116 Life Plus	36 250	0	8%	D																									
Cooper SE Classic ⁽¹⁾	43 710	0	6%	Elec	308 SW										272 62 kWh Pro + ⁽¹⁾	42 315	0	8%	Elec																									
Hatch 5p (nouvelle)																				1.2 PureTech 130 Active Pack	30 920	+240	7%	E	272 62 kWh Premium ⁽¹⁾	45 315	0	8%	Elec															
Cooper C Essential	30 500	nc	nc	E	1.2 PureTech 130 Allure	32 770	+240	7%	E	Brabus ⁽¹⁾	48 615	0	8%	Elec	Golf SW (nouvelle)																													
Cooper C Classic Pack XS	32 880	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 Active Pack	32 960	0	7%	FHEV	Subaru										1.5 TSI Evo2 116 Life Plus	33 220	+210	10%	E																				
Cooper S Classic Pack XS	36 880	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 Allure	34 900	0	7%	FHEV	Impreza										1.5 TSI Evo2 150 Style DSG	42 720	+170	nc	E																				
Cooper S Favourite Pack S	40 210	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 Allure	37 400	0	19%	FHEV	e-Boxer Confort	34 990	+13 014	5%	FHEV	1.5 eTSI Evo2 150 R-Line	43 030	+170	12%	E																									
Cabrio																				e-Boxer Premium	36 990	+13 014	nc	FHEV	1.5 TSI Hybrid 116 Life Plus	37 270	0	10%	D															
Cooper Essential	35 500	+540	nc	E	PHEV 180 Active Pack	42 170	0	5%	FHEV	Solterra (nouveau)										2.0 TDI 150 Life Plus DSG	40 630	+170	10%	D																				
Cooper S Essential	40 100	+1074	nc	E	PHEV 180 Allure	43 820	0	5%	FHEV	Confort	59 990	0	19%	Elec	2.0 TDI 150 R-Line DSG	45 210	+170	12%	D																									
Cooper S PremiumPlus	42 200	+1074	6%	E	PHEV 225 GT	46 820	0	5%	FHEV	SUZUKI										ID.3																								
John Cooper Works Premium Plus	46 900	+3331	4%	E	1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35 420	+280	7%	D	Ignis										Pure 170																								
Countryman (nouveau)																				1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37 270	+280	7%	D	Swift (nouvelle)										Pro 204									
Cooper	40 000	+898	nc	E	E-308 156 E-Style	42 500	-4000	3%	Elec	1.2 Hybrid Advantage										Pro 204 Life Max																								
John Cooper Works	61 350	+17247	nc	E	E-308 156 Allure	43 900	-4000	3%	Elec	Vitara (nouveau)										Pro S 204 Life Max																								
MITSUBISHI																				E-308 156 GT	46 250	-4000	3%	Elec	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage										GTx									
Space Star																				Arkana										1.4 Boosterjet Hybrid Privilege														
1.2 Mivtec 71 Inform	16 490	0	7%	E	Hybrid 136 Allure	38 490	nc	2%	FHEV	1.3 Mild Hybrid 140 Evolution	31 700	+310	3%	E	1.5 Dualjet Hybrid Privilege																													
Colt (nouvelle)																				Hybride Rechargeable 195 Allure	42 990	nc	nc	FHEV	1.3 Mild Hybrid 140 Techno	33 200	+310	6%	E	1.5 Dualjet Hybrid Style														
1.0 MPI 67 Invite	18 890	+50	9%	E	Hybride Rechargeable 195 GT	47 490	nc	nc	FHEV	1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	36 400	+540	3%	E	Swace																													
1.0 MPI-T 91 Intense	23 190	+50	9%	E	Electric 210 Allure	44 990	-4000	2%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	33 900	0	6%	FHEV	1.8 Hybrid Privilege																													
1.6 MPI HEV 143 Intense	29 490	0	7%	FHEV	Electric 210 GT	46 990	-4000	2%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Techno	35 400	0	6%	FHEV	S-Cross																													
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30 490	0	7%	FHEV	408										E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	36 400	0	6%	FHEV	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage																								
ASX																				1.2 Hybrid 136 Allure	37 000	0	10%	FHEV	Across										1.4 Boosterjet Hybrid Style									
1.0 MPI-T 91 Invite	25 490	+898	8%	E	PHEV 180 Allure	45 600	0	17%	FHEV	2.5 Hybride Rechargeable Pack										1.5 Dualjet Hybrid Style																								
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31 990	+818	8%	E	PHEV 180 GT	46 950	0	17%	FHEV	TESLA										1.5 Dualjet Hybrid Style																								
1.6 MPI HEV 143 Intense	35 290	0	6%	FHEV	PHEV 225 GT	51 250	0	17%	FHEV	Model 3 (nouvelle)										1.5 Dualjet Hybrid Style																								
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36 490	0	6%	FHEV	508										Propulsion⁽¹⁾										1.5 Dualjet Hybrid Style																			
1.6 MPI PHEV 159 Instyle	43 490	0	4%	FHEV	Plug-in Hybrid 180 Allure	50 200	0	8%	FHEV	Rafale (nouveau)										Performance⁽¹⁾																								
Eclipse Cross																				Plug-in Hybrid 180 GT	52 500	0	8%	FHEV	Espace										Grande Autonomie⁽¹⁾									
2.4 Mivtec PHEV 188 Invite 4WD	42 990	0	14%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 Allure	52 100	0	8%	FHEV	Kangoo										57 490																								
NISSAN																				Plug-in Hybrid 225 Allure	54 400	0	8%	FHEV	1.3 TcE 100 Evolution										57 490									
Juke (nouveau)																				Peugeot Sport Engineered	70 950	0	7%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490									
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+400	4%	E	1.5 BlueHDi 130 Allure	45 900	+330	3%	D	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	3%	FHEV	1.5 BlueHDi 130 GT	48 200	+330	3%	D	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
Hybrid 143 N-Connecta	32 900	0	3%	FHEV	508 SW										1.3 TcE 130 Techno										57 490																			
Qashqai (nouveau)																				Plug-in Hybrid 180 Allure	51 500	0	3%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490									
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34 700	+1172	5%	E	Plug-in Hybrid 180 GT	53 800	0	3%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36 900	+1386	5%	E	Plug-in Hybrid 225 Allure	53 400	0	3%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40 000	+1276	5%	E	Plug-in Hybrid 225 Allure	55 700	0	3%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42 900	+1276	5%	E	Peugeot Sport Engineered	71 950	0	3%	FHEV	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
e-Power 190 Tekna	44 700	0	5%	FHEV	1.5 BlueHDi 130 Allure	47 200	+540	3%	D	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
e-Power 190 N-Design	45 100	0	5%	FHEV	1.5 BlueHDi 130 GT	49 500	+540	3%	D	1.3 TcE 130 Techno										57 490																								
Ariya																				SEAT										1.3 TcE 130 Techno														
63 kWh 218 Engage	39 300	0	5%	Elec	718 Boxster										1.3 TcE 130 Techno																													
63 kWh 218 Advance	41 800	0	6%	Elec	2.0	67 888	+60 000	0%	E	ROLLS-ROYCE										1.3 TcE 130 Techno																								
87 kWh 242 Advance	49 300	0	6%	Elec	S	81 067	+60 000	0%	E	Ghost										1.3 TcE 130 Techno																								
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	5%	Elec	GTS 4.0	95 110	+60 000	0%	E	Ghost Black Badge										1.3 TcE 130 Techno																								
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	5%	Elec	Spyder RS	169 052	+60 000	0%	E	Phantom										1.3 TcE 130 Techno																								
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61 800	0	3%	Elec	718 Cayman										Cullinan										1.3 TcE 130 Techno																			
X-Trail																				2.0	65 847	+60 000	0%	E	Cullinan Black Badge										1.3 TcE 130 Techno									
e-Power 204 Acenta	43 900	+2140	2%	FHEV	S	79 017	+60 000	0%	E	TOYOTA										1.3 TcE 130 Techno																								
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4521	2%	FHEV	GTS 4.0	93 070	+60 000	0%	E	Aygo X										1.3 TcE 130 Techno																								
e-4orce 213 N-Connecta	48 300	+4631	8%	FHEV	GT4 RS	169 052	+60 000	0%	E	1.0 VTI-72 Dynamic										1.3 TcE 130 Techno																								
Townstar Combi																				911 Coupé (nouvelle)										Yaris														
1.3 TcE 130 Acenta	28 960	+2544	13%	E	Carrera	131 700	nc	nc	E	116h Design										1.0 VTI-72 Dynamic																								
Electrique 45 kWh Acenta	39 000	-4000	4%	Elec	Carrera GTS	174 900	nc	nc	E	116h Collection										1.0 VTI-72 Dynamic																								
OPEL																				<																								

**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



PEUGEOT

E-208 ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D*
Jusqu'à 410 km d'autonomie**
Recharge de 100 km en 13 min***

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

*De série ou indisponible selon les versions. **En cycle mixte. L'autonomie de la batterie peut varier en fonction des conditions réelles d'utilisation. ***Recharge sur une borne publique rapide (≥ 100 kW). (1) 2 ans de garantie constructeur et jusqu'à 6 ans de garantie additionnelle activée à chaque entretien prévu au plan d'entretien effectué dans le réseau Peugeot participant, valable jusqu'à l'entretien suivant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur Peugeot.fr. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.



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