SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1886 - Vendredi 25 octobre 2024



Actus P. 12

+ 30 % en 3 ans

Le prix des révisions explose !

Exclusif *Auto Plus* P. 6

VOITURES RADARS PRIVATISÉES

Où et quand frappent-elles ?



Comparatif

Nouvelle Citroën C3

Est-elle la meilleure des citadines économiques ? P. 26



Nouveautés

Arguments maxi, budget mini !

A bord du nouveau

Dacia Bigster P. 16



+ Toutes les surprises du Mondial

En vedette le Citroën **C5 Aircross** P. 20

Enquête qualité P. 54

144 modèles décortiqués par nos experts

Des premiers de la classe aux bonnets d'âne





Essai

Porsche 911 restylée

Toujours au top en hybride ! P. 38

Dossier P. 46

Dix occasions qui décotent



Les valeurs sûres enfin accessibles

Essai panoramique P. 34

Cupra Terramar : le Tiguan en plus épicé ?

Vos droits P. 52

Policiers, gendarmes, ASVP... Quels sont leurs vrais pouvoirs ?

L 14629 - 1886 - F: 2,50 €

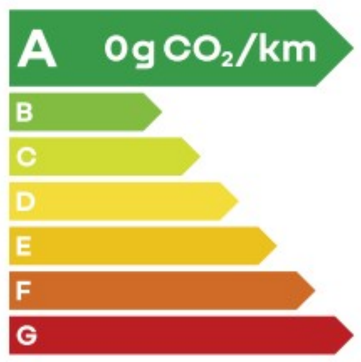
BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50$CAN - MAR: 32DH - TOM S: 550CFP - CH: 5FS - TUN: 5,80DTU

RENAULT 5
E-TECH 100% ELECTRIQUE

borne de recharge offerte[1]

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

profiter de l'offre



disponible à l'essai, en concession dès maintenant

(1) borne de recharge à domicile Mobilize powerbox verso (valeur : 990€ ht) offerte pour toute commande de Renault 5 neuve + forfait comprenant borne et installation **du 1er au 31/10/24.** borne non substituable par une autre contrepartie, ni par une borne de recharge de nature équivalente. offre à particuliers résidant en maison individuelle, valable pour toute commande d'un forfait borne Mobilize powerbox verso avec installation de Mobilize power solutions, via points de vente Renault participants. (2) selon données wltp. (3) Google, Google Play, Google Maps, Waze et autres marques sont des marques déposées de Google LLC. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,9/15,5 pour la version autonomie confort 52 kwh. émissions co_2 (g/km)*: 0. *selon norme wltp.**

renault.fr

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SKODA

Autant d'espace, ça rapproche.

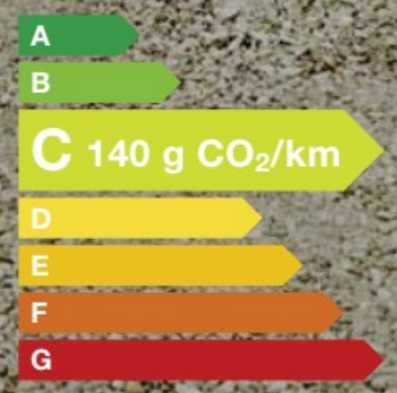
Nouveau Škoda Kodiaq
Plus de place pour l'aventure.

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

Disponible en motorisations hybride et hybride rechargeable.

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

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



Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

Sommaire

Numéro 1886 – Semaine du 25 au 31 octobre 2024

ACTU

6 **L'événement** Voitures radars privatisées : où et quand frappent-elles ?
8 **Le courrier**
10 **Les vérifs** de la semaine
12 **Les news**
14 **La photo** de la semaine
16 **Les nouveautés** Dacia Bigster : dans la cour des grands
20 **Les voitures** de la semaine : les surprises du Mondial de l'auto

ESSAIS

25 **Le labo**
26 **Comparatif** La nouvelle Citroën C3 essence face à ses rivales
34 **Panoramique** Le Cupra Terramar 1.5 eHybrid VZ de 272 ch
38 **Panoramique** La Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet T-Hybrid de 541 ch
42 **Test lecteurs** Le nouveau Volvo EX30

GUIDE PRATIQUE

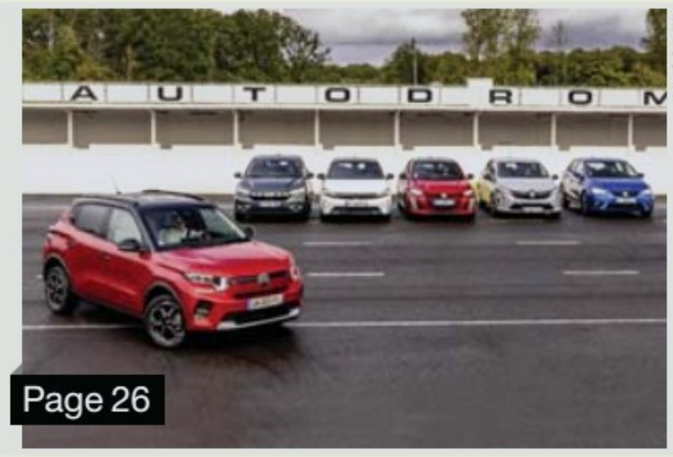
44 **Les coachs *Auto Plus*** Lavage dans une station : comment l'optimiser
46 **Acheter une voiture d'occasion** Les 10 bonnes affaires du moment
49 **Ça vous est arrivé**
50 **Les stars de l'occasion** Un Ford Puma essence (2019-…) à moins de 17 000 €
52 **Le coin des experts** Policier, gendarme, ASVP, garde champêtre… Quels sont les vrais pouvoirs des forces de l'ordre ?

MAGAZINE

54 **Dossier spécial** Qualité de fabrication : 144 modèles décortiqués par nos experts
62 **Le sport** Formule 1, "champions" de père en fils : Michael et Mick Schumacher
64 **Auto Plus Classiques** La Citroën D Super (1969)
66 **Le prix des voitures neuves**



L. LACOSTE



N. SOLER



N. SOLER



N. SOLER

Trait d'humeur

Champion des économies, Tavares, patron de Stellantis, bientôt à la retraite…



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 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.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Auto Plus vous a donné la parole !

Il est toujours bon de donner la parole aux automobilistes, de vous donner la parole. C'est ce que nous avons fait avec la mise à jour de notre Baromètre *Auto Plus*, complétée d'une enquête Toluna-Harris Interactive auprès d'un panel de conducteurs sur la relation qu'ils entretiennent avec leur voiture. Et les résultats sont à la fois éloquents… et rassurants.

Le constat général est que l'attachement à l'automobile reste fort, n'en déplaise à certains. Vous êtes 84 % à déclarer avoir une image positive de la voiture et 66 % à aimer encore conduire. Compte tenu de l'ambiance autophobe qui règne dans les grandes villes et "vitessophobe" qui sévit sur les grands axes, cette proportion est non négligeable. Dans cette époque de changements notables des modes de vie, on entend souvent dire que les jeunes générations n'auraient plus d'attrait pour l'automobile. Ce n'est pas ce que montrent nos chiffres. Certes, elles sont moins fans que les 50-64 ans (90 % en ont une très bonne image), mais les 25-34 ans sont encore 78 % à se dire très intéressés par les voitures. Pour un objet qui est censé être dépassé, on peut dire que cela interpelle !

Au cœur de l'actualité, les électriques concentrent tous les débats. En l'espace de trois ans (depuis notre premier baromètre), la connaissance de cette technologie a progressé et les atouts/faiblesses cités par le panel *Auto Plus* se sont largement étoffés. Alors que les défauts avancés n'étaient qu'au nombre de trois en 2021 (prix, autonomie, nombre de bornes), ils sont désormais trois fois plus nombreux : bornes (temps de charge, pannes, attente…), non-réparabilité, obsolescence des batteries, risques d'incendie, hausse du prix de l'énergie, bilan écologique des batteries, incertitude sur la revente… Une prise de conscience qui explique certainement, en partie, la baisse des ventes de modèles "zéro émission".

Autre question éclairante : "Selon vous, quelle marque incarne le mieux la voiture de la décennie à venir ?" Renault et Tesla pointent en tête, mais l'une des plus fortes progressions est à mettre au crédit de… Dacia, soit le constructeur le moins porté sur les nouvelles technologies ! Enfin, sachez que vous êtes la deuxième source d'information pour quelqu'un qui cherche à acheter une voiture. Après la concession, les chiffres de notre enquête montrent que l'on se tourne naturellement vers l'entourage pour avoir une information fiable… surtout quand il est lecteur d'*Auto Plus* !

Mathieu

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec l'Auto-Journal.

L'événement de la semaine



Par François Tarrain, avec Nicolas Lourdin

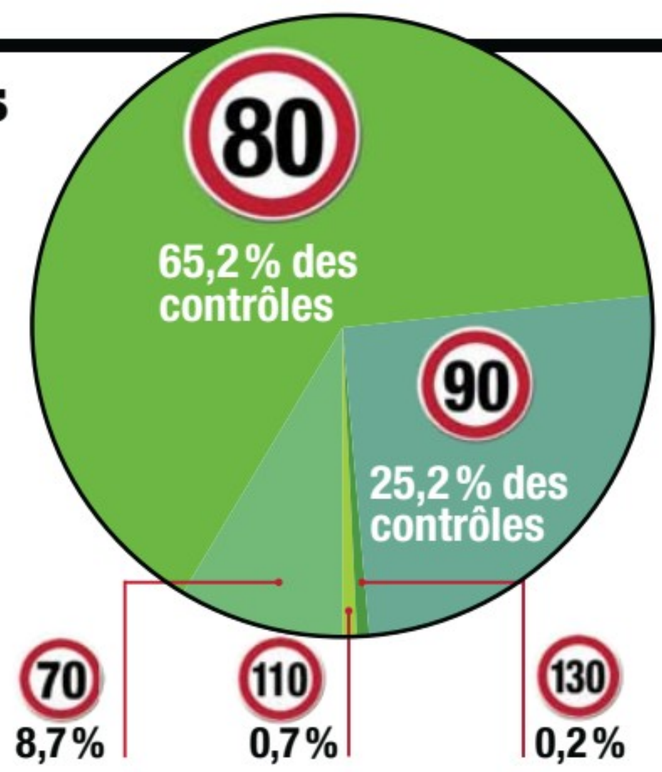
VOITURES RADARS PRIVATISÉES Où et quan

Surprise ! *Auto Plus* s'est procuré l'historique complet de l'activité de toutes les voitures radars privatisées en 2023. Soit près de 13 millions de contrôles de vitesse, réalisés dans 55 départements, qui en disent long sur cette "menace fantôme"…

Elles ne sont peut-être pas les plus rentables de la flashosphère, mais lorsqu'elles vous ont dans le viseur, vous n'avez quasiment aucune chance de les repérer. Et encore moins de leur échapper. Elles, ce sont les voitures radars confiées, depuis 2018, à des chauffeurs privés. Banalisées et de grande série, elles circulent désormais incognito dans huit régions "privatisées" (en bleu dans la carte ci-dessous), en attendant que les cinq dernières le soient à leur tour (trois le seront en 2025*). De leur activité, on ne connaît que très peu de choses tant la Sécurité routière reste discrète sur le sujet. Tout juste savons-nous que chacune d'elles flashe, en moyenne, 3 700 fois sur 12 mois, qu'elles affectionnent les itinéraires sécurisés et qu'elles parcourent entre 60 000 et 130 000 km par an. Pour le reste, il faut savoir chercher pour dénicher quelques pépites… Comme dans le fichier détaillé des vitesses relevées par les voitures radars à conduite externalisée en 2023. Une colossale base de données de 661 mégaoctets (!), qui révèle le parcours précis des si furtives voitures radars dans les régions privatisées. Une mine d'or, que nous avons décortiquée et analysée pour en tirer le meilleur, mais aussi quelques anecdotes croustillantes. Comme le fait très étrange qu'aucune de ces autos n'a flashé entre le 28 mai et le 1er juin 2023 ; qu'à l'inverse, leur plus grosse journée de labeur a été le 12 octobre (92 936 contrôles, contre 34 700 de moyenne quotidienne) ; que les plus gros excès de vitesse relevés ont été deux jolis 249 km/h : l'un dans le Nord sur l'A22 (limitée à 110 km/h), l'autre dans la Sarthe sur l'A28 (130 km/h)… Passionnant, on vous dit ! Mais pas autant que ce qui suit… ■

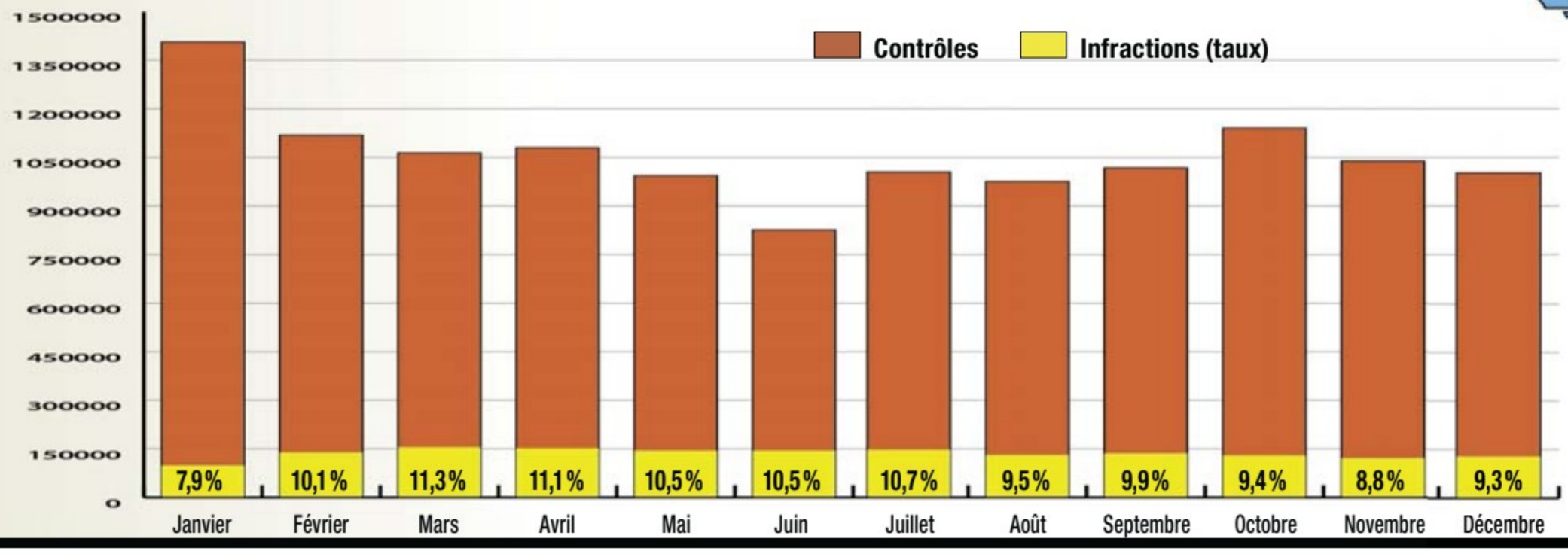
Risque maximum sur les routes limitées à 80 ou à 90 km/h

On avait déjà eu un bon aperçu de l'activité des voitures radars privatisées en 2021**, le nouveau jeu de données 2023 ne fait que confirmer un point clé : l'immense majorité des contrôles a lieu sur des routes où la vitesse est limitée à 80 ou 90 km/h. La nouveauté, c'est que la part du réseau à 70 km/h surveillé a augmenté, passant de 2,5 % à 8,7 % des relevés. Par ailleurs, les voies rapides sont celles où il y a le moins de contrôles (106 026), mais le plus fort taux d'excès de vitesse (20,2 %, soit 21 399). On note aussi deux autres enseignements : alors qu'on compte 10,8 % d'infractions sur les routes à 80 km/h, la proportion tombe à 6,3 % sur celles à 90 km/h. Enfin, comme en 2021, les voitures radars ne flashent toujours pas dans les agglomérations limitées à 50 km/h et très peu sur les rocades.



La saison des prunes, c'est toute l'année

Après un mois de janvier tonitruant, le volume des contrôles réalisés par les voitures radars privatisées a été réparti à peu près équitablement sur le reste de l'année 2023, excepté un creux notable en juin pour cause de journées chômées. A l'inverse, le taux d'infractions était au plus bas en janvier, avant d'osciller entre 9 et 11 % ensuite.



12,7 millions de contrôles en 2023

Dans les huit régions privatisées, les voitures radars ont réalisé 12 666 427 contrôles au total. Cela semble beaucoup, mais ce chiffre correspond à l'ensemble des véhicules qu'elles ont croisé sur leur route.

9,9 % d'infractions

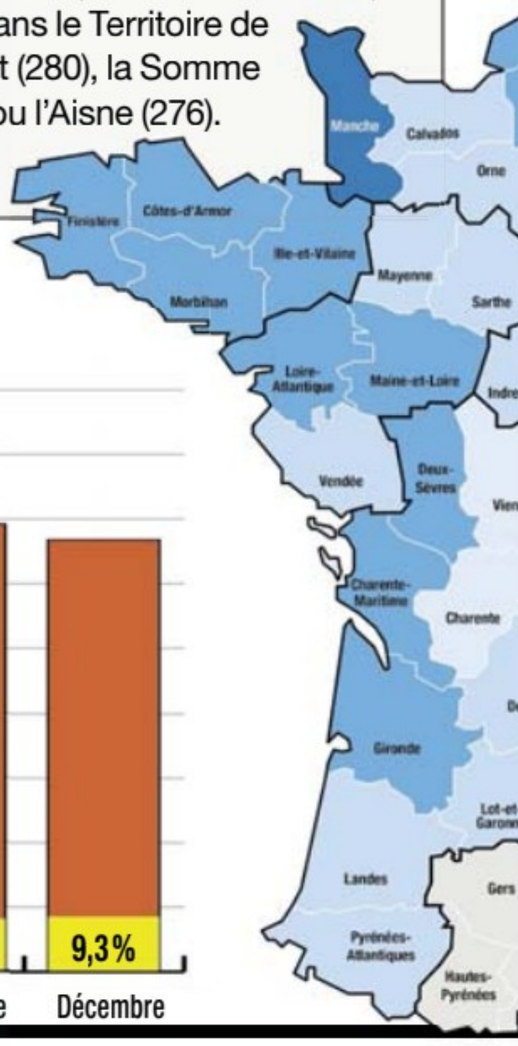
Soit un véhicule sur dix verbalisé à cause d'une vitesse retenue trop élevée, c'est-à-dire celle mesurée, minorée de 10 km/h jusqu'à 100 km/h ou de 10 % au-delà. On le rappelle : il ne s'agit pas d'une "tolérance", mais d'une marge technique appliquée pour compenser le droit à l'erreur du radar.

Le mardi, ça dépote !

Avec 17,8 % des contrôles, c'est le jour le plus surveillé. Suivent le mercredi (17,5 %), le jeudi (16 %), le vendredi (15 %) et le lundi (14 %). Cela baisse le samedi (10,7 %), et le dimanche est le moins répressif des jours de la semaine (9 %).

329 jours d'activité

Si, en moyenne, elles sont sur nos routes une bonne partie de l'année, les voitures radars privatisées circulent quand même beaucoup plus en Gironde (356 jours/an), dans les Deux-Sèvres (351) et en Moselle (350) que dans le Territoire de Belfort (280), la Somme (277) ou l'Aisne (276).



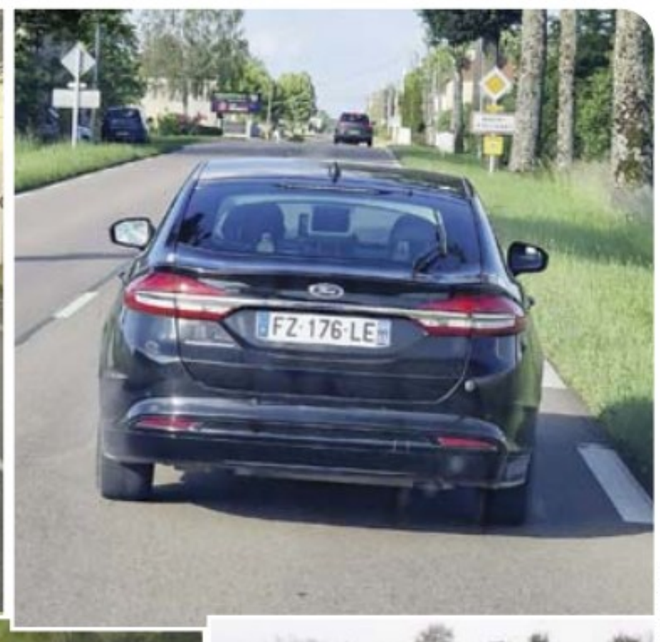
*Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. **Voir* Auto Plus *n° 1794.*

Exclusif Auto Plus

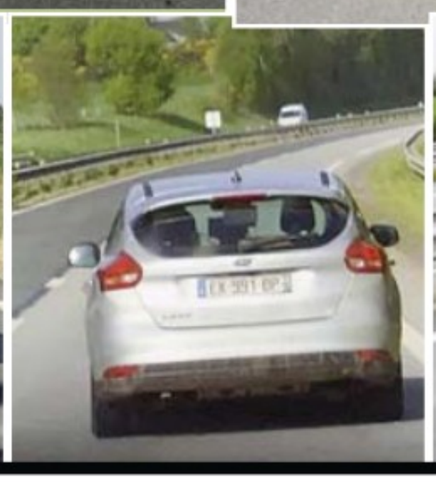
d frappent-elles ?









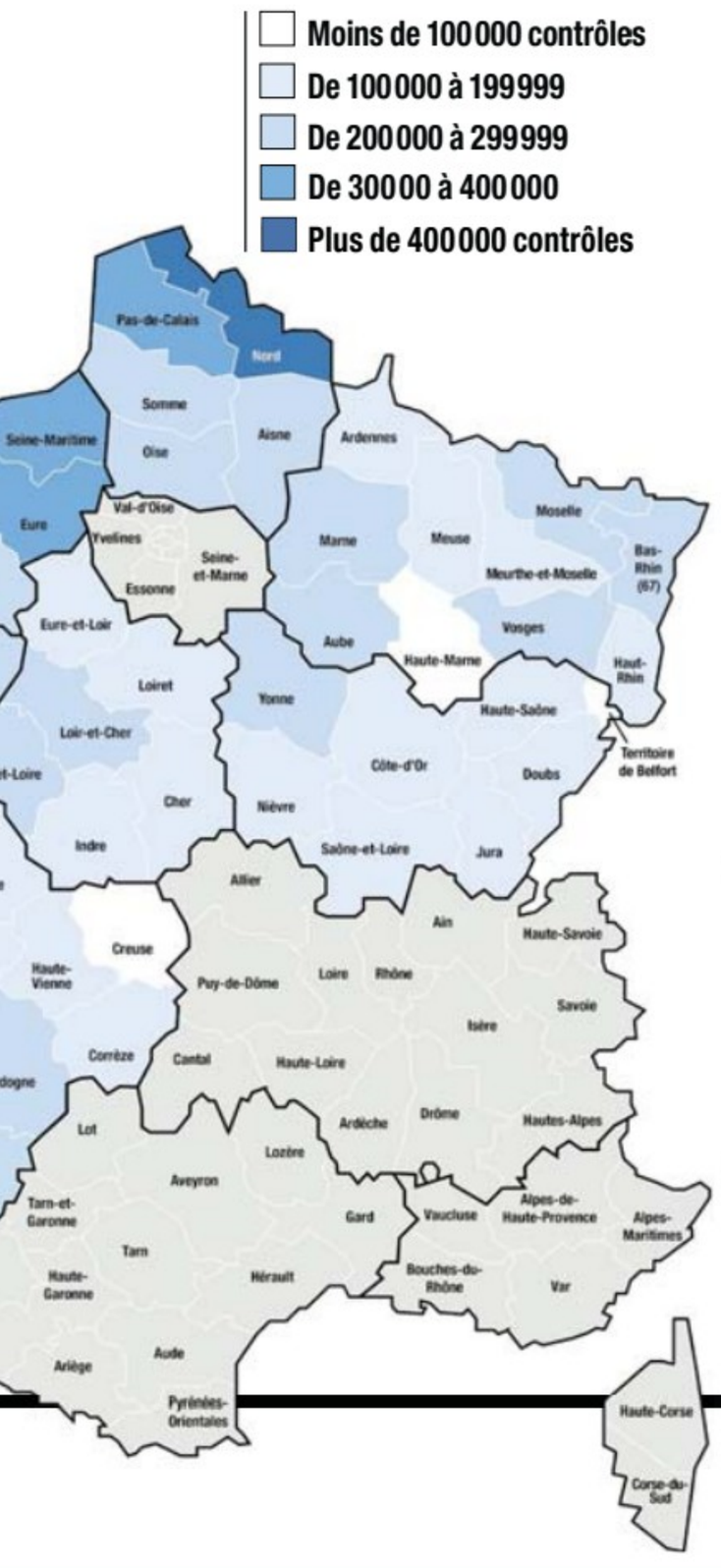




PHOTOS : REPORTER AUTO PLUS \ RADARS-AUTO.COM

De 30 000 à 500 000 contrôles par an, selon les départements

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la pression des voitures radars privatisées n'est pas la même dans la Creuse que dans le Nord, où il y a… seize fois plus de contrôles ! Et chez vous, quel est le risque d'en croiser une ?



Les huit régions en bleu sur la carte ayant été privatisées durant toute l'année 2023, il est possible de comparer l'activité des voitures radars entre elles. Et ce sur trois points : le nombre de contrôles (de 31 377 à 499 366) ; le taux d'infractions relevées (de 6 à 14 %) et leur volume (de 2 425 dans la Creuse à 44 187 en Ille-et-Vilaine).

Des écarts énormes, qui s'expliquent à la fois par le contingent local de voitures radars privatisées en circulation, mais aussi par la densité du réseau et du trafic qu'elles surveillent.

Quant aux cinq régions grisées, il n'existe aucune statistique à leur sujet. Et pour cause, les voitures y sont encore aux mains des policiers et des gendarmes. Mais plus pour longtemps…

Départements	Contrôles en 2023	Infractions relevées (taux)
02 - Aisne	235 799	29 243 (12 %)
08 - Ardennes	117 311	15 325 (13 %)
10 - Aube	243 739	23 193 (10 %)
14 - Calvados	237 817	18 769 (8 %)
16 - Charente	121 803	11 473 (9 %)
17 - Charente-Maritime	312 055	37 203 (12 %)
18 - Cher	183 259	18 878 (10 %)
19 - Corrèze	118 721	7 301 (6 %)
21 - Côte-d'Or	166 907	11 851 (7 %)
22 - Côtes-d'Armor	312 460	28 558 (9 %)
23 - Creuse	31 377	2 425 (8 %)
24 - Dordogne	244 318	23 587 (10 %)
25 - Doubs	168 896	13 740 (8 %)
27 - Eure	325 241	39 075 (12 %)
28 - Eure-et-Loir	196 055	17 536 (9 %)
29 - Finistère	350 078	22 758 (7 %)
33 - Gironde	390 100	40 250 (10 %)
35 - Ille-et-Vilaine	360 449	44 187 (12 %)
36 - Indre	152 710	12 111 (8 %)
37 - Indre-et-Loire	200 790	23 332 (12 %)
39 - Jura	139 297	12 360 (9 %)
40 - Landes	200 775	27 200 (14 %)
41 - Loir-et-Cher	203 742	21 673 (11 %)
44 - Loire-Atlantique	305 559	37 281 (12 %)
45 - Loiret	156 778	18 868 (12 %)
47 - Lot-et-Garonne	240 030	27 819 (12 %)
49 - Maine-et-Loire	336 314	35 024 (10 %)
50 - Manche	407 735	33 629 (8 %)

Départements	Contrôles en 2023	Infractions relevées (taux)
51 - Marne	222 313	21 025 (9 %)
52 - Haute-Marne	93 997	11 191 (12 %)
53 - Mayenne	248 815	29 734 (12 %)
54 - Meurthe-et-Moselle	188 856	25 054 (13 %)
55 - Meuse	145 015	12 316 (8 %)
56 - Morbihan	316 366	32 141 (10 %)
57 - Moselle	259 005	28 727 (11 %)
58 - Nièvre	104 550	11 927 (11 %)
59 - Nord	499 366	32 480 (7 %)
60 - Oise	279 896	31 282 (11 %)
61 - Orne	210 621	14 377 (7 %)
62 - Pas-de-Calais	322 820	22 093 (7 %)
64 - Pyrénées-Atlantiques	277 657	20 570 (7 %)
67 - Bas-Rhin	296 964	24 717 (8 %)
68 - Haut-Rhin	171 562	15 275 (9 %)
70 - Haute-Saône	137 242	13 068 (10 %)
71 - Saône-et-Loire	194 673	20 947 (11 %)
72 - Sarthe	213 244	12 940 (6 %)
76 - Seine-Maritime	399 288	41 985 (11 %)
79 - Deux-Sèvres	325 006	32 081 (10 %)
80 - Somme	241 880	32 351 (13 %)
85 - Vendée	259 074	34 804 (13 %)
86 - Vienne	147 200	15 163 (10 %)
87 - Haute-Vienne	154 683	16 813 (11 %)
88 - Vosges	219 899	16 565 (8 %)
89 - Yonne	218 114	21 774 (10 %)
90 - Territoire de Belfort	54 925	3 573 (7 %)

Le courrier des lecteurs

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



LE GPL N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI CHER À LA POMPE…

F. GROUT

Prix moyen du carburant "du pouvoir d'achat"

Et le GPL à 1 € le litre, on en parle ?

Le GPL ne connaît pas la baisse de prix spectaculaire des autres carburants. Certes, il reste avantageux, mais est-ce une raison pour laisser les distributeurs augmenter leur marge sur notre dos ? A moins que vous n'ayez d'autres explications…

Guillaume Paoli, Orléans (45)

François Tarrain. Depuis que le GPL tutoie 1 € le litre (du jamais-vu !), il semble, en effet, en décalage avec les autres carburants. Tandis que ceux-ci ont fondu de 20 à 30 centimes en un an, le GPL a, lui, légèrement augmenté. Et alors qu'il était au coude-à-coude avec l'E85 il y a deux ans, il est désormais près de 20 centimes plus cher ! Interrogée, l'association France Gaz Liquides reconnaît des variations de prix, mais insiste sur le fait que le GPL offre, sur la longueur, *"une grande stabilité comparée à la volatilité des autres carburants"*. Pas faux : après une année de guerre en Ukraine, le litre d'E85 s'envolait de 50 %, quand celui de GPL grimpait de… 9 %. Et si on remonte à 2021, l'écart entre les carburants "du pouvoir d'achat" était d'environ 18 centimes (E85 à 0,68 €/l, GPL à 0,85 €/l), contre 20 aujourd'hui. Bref, ça se tient. Cela étant, deux phénomènes peuvent influer sur le prix actuel du GPL : une reconstitution des marges de la filière et, surtout, une moindre concurrence entre les stations-service. N'empêche, selon Carbu.com, mieux vaut privilégier Carrefour, Super U et E.Leclerc !

N'est pas Moïse qui veut

Sur le carnet d'entretien de ma Renault Clio Esprit Alpine, j'ai eu la surprise de lire que l'on ne devait pas rouler dans une hauteur d'eau supérieure à celle des pneus… qui sont des "taille basse". Autant dire que, par temps d'orage, il faut rester chez soi ! Que pensez-vous de cette restriction ?

Pierre Antona, par e-mail

Jérôme Fombelle. Avec une monte d'origine en 205/45 R17, la hauteur des pneus de votre Clio doit être d'un peu plus de 9 cm. Sur la route, ce niveau ne pose pas de gros problèmes s'il concerne une simple flaque. En revanche, circuler sur une chaussée recouverte de près de 10 cm d'eau peut vite se révéler complexe. Surtout au volant d'un modèle dont la garde au sol n'est que de 14 cm et sans parler du phénomène d'aquaplanning qui peut survenir à tout instant. Dès lors, la mise en garde de Renault n'apparaît pas non plus exagérée. Pour autant, en cas de nécessité absolue, les 9 centimètres d'eau ne seraient pas infranchissables… à condition de rouler au pas.



N. SOLER

Il y a des voitures qui nous plaisent, d'autres qui nous parlent… Et parfois, il y en a qui réussissent à faire les deux. C'est, pour moi, le cas des nouvelles R4, R5, Twingo et R17 que j'ai découvertes au Mondial de l'auto. Résultat, porte de Versailles, il y avait Renault… et les autres.

T. Bernet, Limoges (87)

Montrer patte blanche

A propos de la gratuité du stationnement à Paris pour les véhicules "basses émissions", faut-il déclarer son auto pour bénéficier de cet avantage ?

Ludovic R., Eragny (95)

Pascale Gétin. Non, ce n'est plus la peine. Avant le 1er octobre, il fallait inscrire l'immatriculation de sa voiture électrique, hybride rechargeable ou GPL dans la base des véhicules "basses émissions" de la capitale, puis renouveler l'opération chaque année. Désormais, lors des contrôles, le fichier des cartes grises est systématiquement interrogé, ce qui permet de connaître l'énergie et le poids de chaque auto, qu'elle soit parisienne ou pas. En clair, vous n'avez rien à faire (et plus besoin également d'afficher un disque bleu derrière le pare-brise).

Les trois lettres mystère

J'ai suivi cette voiture en août à Ténérife, en Espagne. Pouvez-vous me dire de quelle marque/modèle il s'agit ?

Éric Bissonet, Mennecy (91)

Julien Sarboraria. SWM est un fabricant de motos italiennes, dont le nom a été racheté en 2016 par le groupe chinois Shineray, qui a décliné la marque dans l'automobile. Encore confidentiel en Europe, SWM vend notamment ce SUV G01 en Allemagne, en Belgique, en Italie et en Espagne (où il s'en est écoulé moins de 100 depuis le début de l'année). En tout, on compte quelques dizaines de milliers de modèles SWM sur le Vieux Continent, mais – a priori – aucun en France.



E. BISSONET

Mauvais timing ?

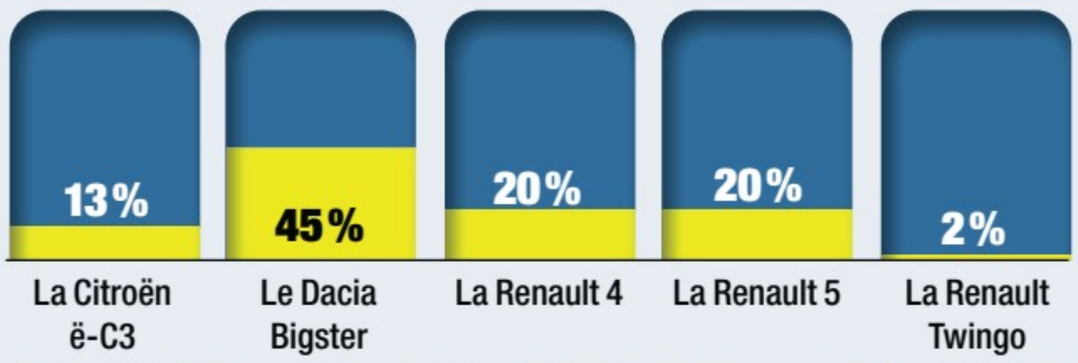
Ma fille a commandé une Citroën ë-C3 via le leasing social. Fin septembre, elle a reçu la carte grise… mais pas l'auto. Depuis, la concession refuse de la livrer, car elle ne sait pas qui prendra en charge les 11 790 € d'aide. Que faire ?

P. Darcy, Saint-Vincent-Jalmoutiers (24)

François Tarrain. Selon nos informations, dans ce cas de figure, aucun risque pour le concessionnaire : la subvention sera bien prise en charge par l'Etat. Il n'a donc aucune raison de repousser la livraison d'un véhicule qu'il a reçu, selon votre courrier, le 3 octobre… sinon priver votre fille de sa ë-C3 flambant neuve !

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Selon vous, quelle est la nouveauté la plus marquante du Mondial de l'auto ?



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

Baisse probable du bonus de 4 000 à 3 000 € pour les électriques en 2025 :
- Ça ne vous empêcherait pas d'en acheter une.
- Ça pourrait vous dissuader.
- Peu importe, vous n'êtes pas client !

200

+ DE 200 POSTES DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

TOUS LES MÉTIERS DE L'APRÈS-VENTE : TECHNICIEN, CARROSSIER, CONSEILLER SERVICE, MAGASINIER, CHEF D'ATELIER...

FORMATION PERMANENTE AVEC LA MERCEDES-BENZ ACADEMY

Le réseau Mercedes-Benz recherche des passionnés pour ses équipes Après-Vente.

Vous avez rendez-vous avec votre avenir !

Une carrière dans le réseau Mercedes-Benz vous offre l'opportunité de travailler pour une marque emblématique, sur des véhicules innovants et dans un environnement toujours en mutation. L'Après-Vente offre de nombreuses possibilités de développement professionnel, les métiers sont variés, les profils recherchés également, si vous avez du savoir-faire et de la passion, rejoignez-nous ! Venez découvrir notre marque, notre réseau et les métiers de l'Après-Vente sur notre site mbreseaurecrute.fr.

Retrouvez nos offres disponibles dans toute la France.

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz : Marque déposée de Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Allemagne. Mercedes-Benz France - Société par actions simplifiée unipersonnelle - Capital 75 516 000 € – Siren 622 044 287 RCS – Versailles. Siège social : 7 avenue Niepce – 78180 Montigny-le-Bretonneux.

Les vérifs de la semaine



Par Saïda Djerrada

CAMÉRA CACHÉE

Voitures chinoises * surtaxées : comment se défendent les vendeurs ?



ADOBE STOCK

LA MISSION DE NOTRE ESPION Vent contraire pour les “made in China” : alors qu’elles ne sont plus éligibles au bonus depuis le début de l’année, l’Europe vient de confirmer les surtaxes qui leur sont désormais appliquées. Restent-elles compétitives ? Nous avons débarqué à l’improviste chez trois concessionnaires pour le savoir.

BYD - Atto 3



Malgré l’absence de rendez-vous, notre hôte se rend disponible pour nous recevoir. *“Vous connaissez l’histoire de notre marque ?”*, amorce le commercial… avant de nous la raconter. Et de préciser que BYD fournit notamment Tesla en batteries. Puis, il nous fait le tour de l’Atto 3.



“On nous met des bâtons dans les roues, mais on produit en très grosses quantités. Nous serons toujours bien positionnés !”

“Belle habitabilité, qualité des finitions, écran rotatif original…”, il connaît les atouts du SUV. Après l’avoir présenté, il nous propose de l’essayer. *“Je dois recevoir un client, gardez-le autant que vous le souhaitez.”* Sympa ! De retour, après une demi-heure de balade, son collègue prend le relais.



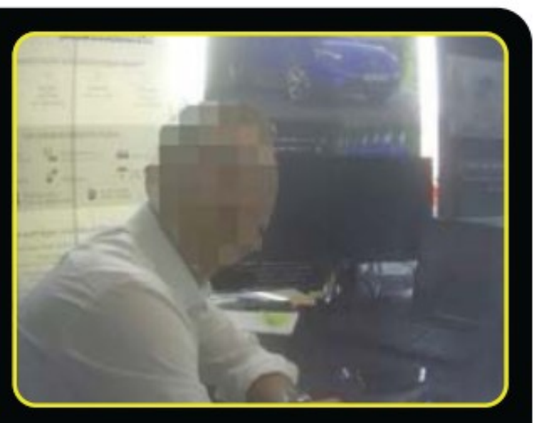
“Les surtaxes n’auront pas d’impact sur nos prix, on a une force de frappe énorme et plein de modèles en stock ! Et puis, l’an prochain, BYD produira en Hongrie, on ne sera plus concernés.” La preuve, il nous propose un Atto 3 version Comfort à 30000 €, soit près de 8000 € de remise. Colossal !

MG - MG4

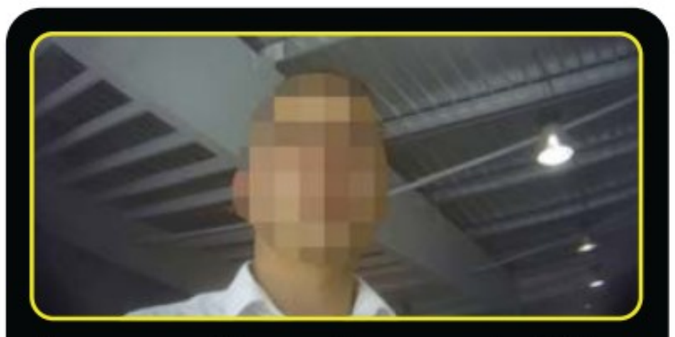


L’accueil est sympa, mais les quatre vendeurs sont tous affairés. L’un d’eux prend néanmoins le temps de venir discuter avec nous. *“Si c’est la MG4 qui vous intéresse, j’ai des offres intéressantes en ce moment.”* Nous lui faisons remarquer que ce modèle ne bénéficie plus du bonus.

“On compense largement le bonus et, concernant les taxes européennes, nous n’avons aucune crainte sur nos ventes !”



“Depuis que nos voitures ne sont plus éligibles au bonus, on applique systématiquement une ristourne de 5000 €.” Et d’ajouter : *“Il paraît que l’aide de l’Etat va baisser l’an prochain et encore plus en 2026. In fine, on va tous être logés à la même enseigne !”* Après cela, notre interlocuteur nous montre la MG4 d’exposition.

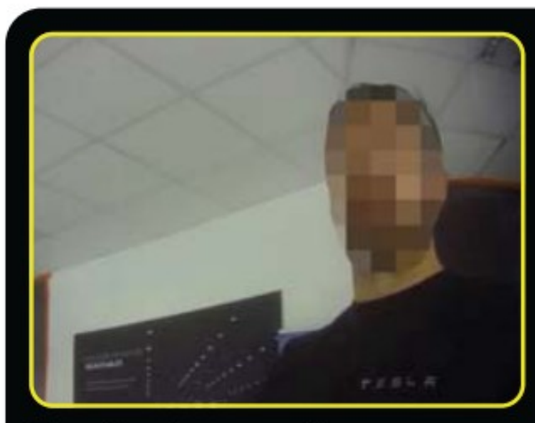


Concernant les surtaxes, notre hôte n’a aucune crainte : *“On a une politique de prix très agressive et cela va continuer. On a plein de voitures en stock et, de toute façon, MG prévoit de construire une usine en Espagne…”* Pour finir, il nous invite à revenir essayer la berline MG4.

Tesla - Model 3

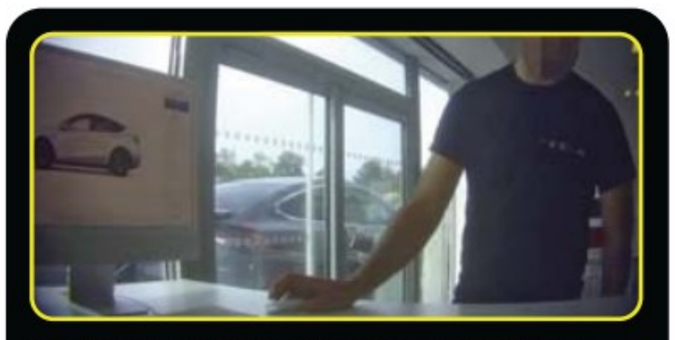


Un jeune homme nous aborde dans le hall du showroom où se côtoient les Model X, Y et 3 : *“Vous avez un modèle particulier en tête ?”* Nous lui indiquons la Model 3. *“Je vais vous la présenter, mais il faudra prendre un rendez-vous pour faire un essai”*, nous explique-t-il.



“Si vous voulez profiter du bonus et d’un tarif plus attractif, il vaut mieux vous orienter vers le Model Y.”

Ensuite, le conseiller nous propose de faire une simulation du prix ensemble sur le site internet de la marque. D’emblée, il nous prévient que, contrairement au Model Y, la Model 3* ne bénéficie plus du coup de pouce de l’Etat. Résultat, il faut compter 39990 € pour la version de base, en blanc.



Et, bien sûr, pas un euro de rabais. Après avoir tenté de nous réorienter sur le Model Y, notre homme admet : *“L’inéligibilité au bonus, c’était déjà un coup dur, alors les surtaxes… On attend de voir ce qui va être décidé pour la production de la Model 3, car ça devient compliqué de la vendre…”*

PHOTOS : DR

Accueil	✗	Remise	✗
Essai	✗	Conseil	✗

Même pas mal… ou presque. Du côté de BYD et MG, même son de cloche : ils ont un stock conséquent d’autos passées entre les mailles du filet des surtaxes et comptent bien poursuivre leur politique de prix agressive, grâce à l’implantation de futures usines en Europe. Chez Tesla, en revanche, on est beaucoup moins confiant sur le devenir des ventes de la Model 3.

** La Model 3 est fabriquée en Chine, contrairement au Model Y (Allemagne).*

SAILUN TYRE

L'AVANCE INTELLIGENTE.

PERFORMANCE HIVERNALE.



ATREZZO 4SEASONS PRO

- Le choix intelligent pour tous les temps
- Des performances exceptionnelles
- Pneus toutes saisons de 205 à 255 mm / 17 à 19 pouces



ICE BLAZER ALPINE EVO1

- Le choix intelligent pour des performances élevées en hiver
- Pneus ultra hautes performances pour les voitures et les SUV
- Pneus d'hiver UHP de 215 - 315 mm / 16 - 20 pouces



ICE BLAZER ALPINE+

- Le choix intelligent pour le confort en hiver
- Pneus hautes performances pour voitures
- Pneus d'hiver HP de 155 - 215 mm / 13 - 17 pouces

SAILUN TYRE GLOBAL TYRE PARTNER

sailun-tyres.eu

Les news de la semaine


ADOBE STOCK

PRIX DES RÉVISIONS

+ 30 % en trois ans !

Les coûts d'entretien n'ont cessé de flamber ces dernières années. Partout en France, l'embrasement a pris avec plus ou moins d'intensité. Tour d'horizon des prix – et des envolées – de la révision et de la réparation.

S'offrir un passage à l'atelier devient de plus en plus…prohibitif! Pour la 8e édition de son baromètre des prix de la réparation automobile, IdGarages.com, comparateur de devis et spécialiste de prise de rendez-vous en ligne, a, en effet, relevé les compteurs sur le premier semestre 2024. Basée sur plus de 2 millions de devis auprès de 4300 garages et sur un échantillonnage représentatif du parc français, l'étude pointe une augmentation des prix moyens, toutes prestations confondues, de près de 8 % en un an. Une hausse tarifaire que l'on ne peut pas attribuer à la seule conjoncture, puisqu'elle va bien au-delà du taux d'inflation enregistré sur la période, établi à 2,5 %. Et, hélas, les flambées sont désormais continuelles.

Flambée du prix des pièces

Alors qu'entre 2022 et 2023, cette hausse atteignait déjà + 11,5 %, nous avons noté qu'en trois ans, les coûts de l'entretien ont explosé. Ainsi, il fallait débourser en moyenne 256 € pour une révision générale en 2021 contre 333 € aujourd'hui. Soit une envolée étourdissante de 30 % ! Dans la même veine, le remplacement d'une courroie de distribution coûte 25 % de plus qu'il y a trois ans… Et la plupart des prestations de réparation courantes ne sont pas épargnées *(voir tableau page ci-contre)*.

En cause ? Le coût des pièces détachées notamment, qui constituent environ 60 % des factures. En effet, d'après les relevés du SRA (Sécurité et réparations automobiles), leur prix bondit d'année en année : + 10 % sur le premier semestre 2024 par rapport à la même période en 2023, + 9 % déjà l'an dernier, + 8 % en 2022… Certes, les constructeurs prennent toujours une belle part du gâteau, mais les pièces toujours plus complexes expliquent également une tendance haussière *(voir* Auto Plus *n° 1864)*. En outre, le coût de la main-d'œuvre a aussi contribué, mais dans une moindre mesure, à alourdir la douloureuse. Il a grimpé de "seulement" 4,9 % en un an. Par ailleurs, le baromètre indique le prix moyen régional des révisions et de diverses prestations de réparation. Résultat : d'une région à une autre, on constate des écarts de tarif pouvant atteindre plusieurs dizaines d'euros, relevant ainsi que nous ne sommes pas tous logés à la même enseigne. ***Saïda Djerrada***

CARBURANT

Légères augmentations à la pompe

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 17 octobre 2024.
Cours du baril de Brent : 68,56 € (- 2,51 €).

GAZOLE 1,654 € — + 1,4 ct en une semaine — - 24,8 cts en un an	SP95-E10 1,741 € — + 1,9 ct en une semaine — - 9,6 cts en un an
SP95 1,772 € — + 2,3 cts en une semaine — - 7,3 cts en un an	SP98 1,844 € — + 1,8 ct en une semaine — - 7,4 cts en un an
E85 0,812 € — + 0,1 ct en une semaine — - 21 cts en un an	GPL 1,005 € — - 0,1 ct en une semaine — + 1,2 ct en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : → STABLE

SUBVENTIONS

La prime à la conversion en sursis


A. SAUNIER

Serait-ce le dernier tour de piste du coup de pouce de l'Etat ? C'est en tout cas ce qu'aurait laissé entendre le gouvernement Barnier, selon les informations du journal *Les Echos*. Cherchant à réduire d'un tiers l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros dédiée au verdissement du parc automobile, le gouvernement envisage de supprimer tout bonnement la prime à la conversion (PAC) en 2025. Attribuée pour la mise au rebut d'un vieux véhicule et pouvant atteindre 5000 €, cette aide qui a coûté 233 millions d'euros à l'Etat en 2023 devrait peser 150 millions d'euros cette année. Une piste donc pour arriver à l'objectif de réduire le budget de 500 millions d'euros l'an prochain. D'ailleurs, pour réaliser cette économie, il est également prévu de diminuer de 1000 € le montant du bonus écologique et d'alléger les dépenses allouées au leasing social. Il faudra attendre la fin de l'année pour la confirmation de ces arbitrages. ***Saïda Djerrada***

TÉLEX

Ça flashe à Paris ! Le préfet a confirmé que les radars installés sur le périphérique parisien sont bel bien réglés à 50 km/h depuis la mi-octobre, tout comme les radars embarqués qui y sévissent. Dépasser la limitation de vitesse vous expose désormais à une amende de 135 €, contre 68 € jusqu'alors. **Allô…** Le département des Pyrénées-Orientales expérimente, pendant six mois, un dispositif de paiement

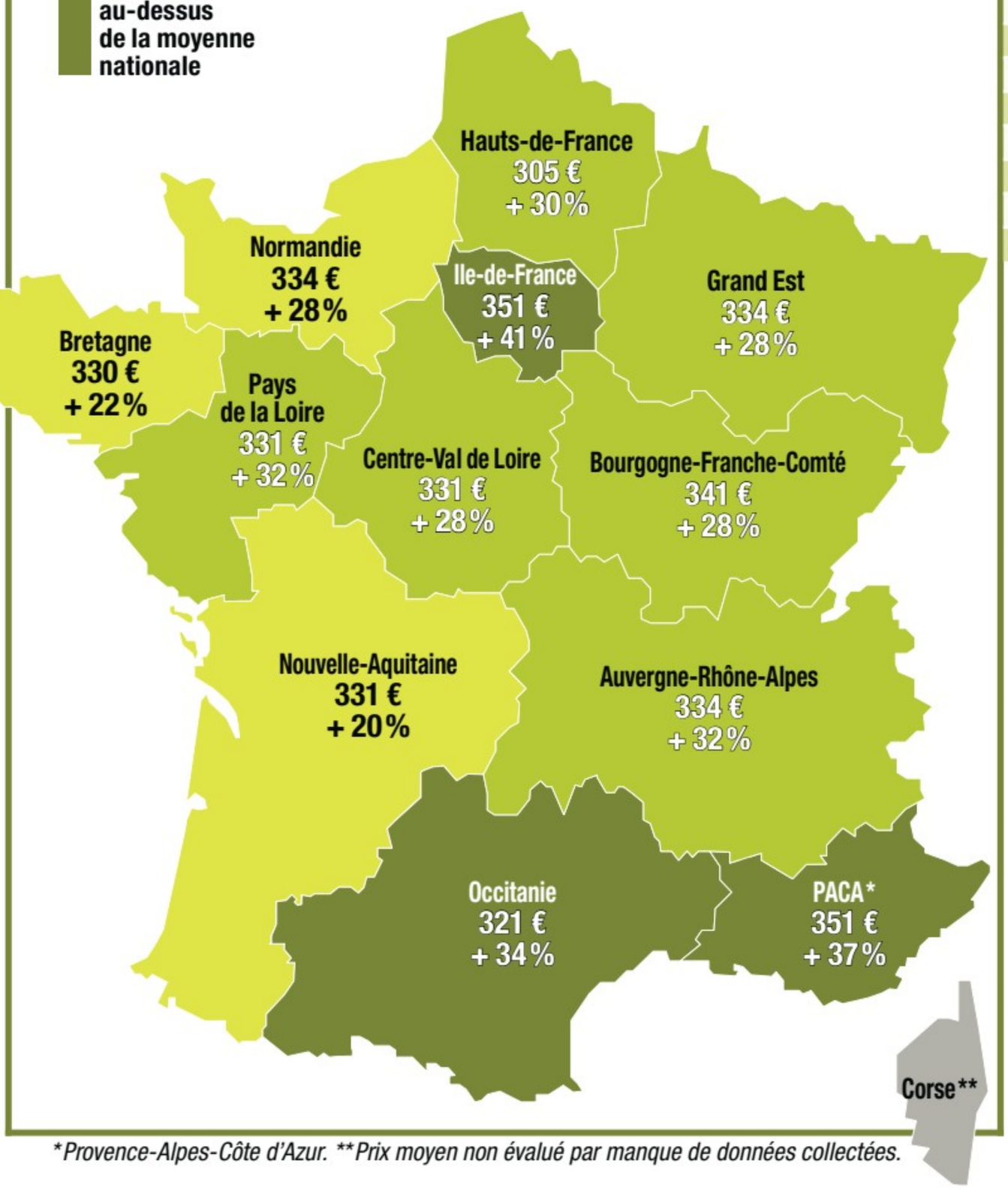
Révision: de 319 à 351 € et jusqu'à 41 % d'augmentation

Augmentation en dessous de la moyenne nationale

Augmentation dans la moyenne nationale

Augmentation au-dessus de la moyenne nationale

La carte ci-dessous indique, par régions, le tarif moyen pratiqué en 2024 pour une révision générale ainsi que la hausse constatée par rapport à 2021.



*Provence-Alpes-Côte d'Azur. **Prix moyen non évalué par manque de données collectées.

Une flambée des prix et de grandes disparités entre régions

PRESTATION	Evolution sur 3 ans	Prix moyen 2024	Ecarts régionaux 2024
Révision générale	+ 30 %	333 €	de 319 à 351 €
Disques et plaquettes avant	+ 42 %*	397 €	de 375 à 409 €
Kit de distribution	+ 25 %	652 €	de 628 à 703 €
Parallélisme train avant	+ 8 %	78 €	de 72 à 91 €
Décalaminage moteur	+ 4 %	103 €	de 87 à 131 €
Kit d'embrayage	+ 26 %	960 €	de 925 à 1 019 €
Amortisseurs avant	+ 21 %*	563 €	de 544 à 597 €
Diagnostic électronique	+ 23 %*	59 €	de 53 à 73 €
Révision climatisation	+ 11 %*	183 €	de 161 à 226 €

**Evolution calculée par rapport à 2022.*

- Le prix moyen d'une révision est passé de 256 € en 2021 à 333 € aujourd'hui. L'écart entre les régions, pour cette prestation, s'est un peu réduit (235 à 273 € il y a trois ans contre 319 à 351 € en 2024), mais la flambée a touché l'ensemble du territoire. La palme de l'embrasement est détenue par l'Ile-de-France avec une hausse de 41 % en 3 ans!
- Faire remplacer ses freins relèverait presque du domaine du luxe! Alors qu'entre 2022 et 2023, on notait une hausse de 18 % en moyenne, le coût de la prestation a crû de 20 % en 2024. Résultat, en seulement deux ans, la facture pour changer les disques et plaquettes avant a grimpé de 42 %. Colossal!
- A l'inverse, les tarifs d'un décalaminage moteur ou d'un réglage du parallélisme du train avant sont plutôt stables. Logique, étant donné que l'explosion des prix est surtout due aux coûts des pièces de rechange non impliquées pour ces deux prestations.
- En ce qui concerne l'écart de prix, mieux vaut faire remplacer sa courroie de distribution dans les Pays de la Loire (628 € en moyenne) plutôt qu'en Ile-de-France (703 €). De même, pour la réparation d'un embrayage, les Occitans profitent de tarifs plus avantageux (925 €) que les Franciliens (1 019 €).
- D'ailleurs, le baromètre IdGarages.com relève que si, sans surprise, l'Ile-de-France demeure la région où l'entretien et les réparations sont en moyenne les plus coûteux, l'Occitanie est, à l'inverse, devenue la région la moins chère en 2024 (en 2023, c'était la Bourgogne-Franche-Comté).

LA QUESTION INATTENDUE

Quel est l'hybride rechargeable préféré des particuliers?



Y. LEFEBVRE

Les "plug-in", tout le monde en parle, mais il n'y a quasiment que les entreprises qui en achètent, avec 8 immatriculations sur 10 à leur actif. Corollaire, chez les particuliers, les volumes restent confidentiels: sur 20 846 ventes depuis janvier, on compte 1 089 Mercedes GLA, 1 088 BMW X1, 960 Cupra Formentor, 882 Mercedes GLC et 870 Peugeot 308. Cette dernière est, par ailleurs, le modèle préféré des pros, qui en ont acquis 4 710.

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

CONTRÔLES **Vous les avez débusqués**



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Nièvre (58)
Cette Peugeot 308 SW, immatriculée DY-113-BC, circule et stationne à plusieurs endroits dans les rues de Nevers. ***Pascal C.***

Voiture radar privatisée Saône-et-Loire (71)
RN79. Cette VW Passat (GA-242-GL) a été repérée sur la RCEA à Paray-le-Monial, au niveau de l'hypermarché Leclerc. Vitesse limitée à 110 km/h. **46°28'06.3"N 4°06'39.8"E**



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

des contraventions par téléphone (04 68 51 60 14). Le but? Améliorer le taux de recouvrement et, pourquoi pas, étendre le système au reste du territoire. **Top Gear.** RMC Découverte a annoncé le lancement de la 10e saison de l'émission, qui devrait débuter au printemps 2025.

PLAQUE: LA SÉRIE DU MOMENT



La photo de la semaine



Les idées larges

Non, vous ne voyez pas double : ceci n'est ni un mirage, ni une photo truquée, mais bien une Jeep XXL on ne peut plus réelle ! Croisé par notre lecteur, Franck Crosera, dans les dunes de Merzouga, au sud-est du Maroc, ce Wrangler "double cabine" est connu depuis longtemps, mais sort rarement du Morocco National 4x4 Auto Museum où il est exposé. Un assemblage hors norme, à propos duquel on a peu d'informations, sinon qu'il offre huit places à bord et qu'il doit être très, mais alors très difficile à garer.

PHOTOS : F. CROSERA

Vos images

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



Si quelqu'un a une explication pour la présence de cette Jaguar au milieu des vignobles… Une fin de vendanges trop arrosée peut-être ?

Par Titi21



Les Anglais ont la Peel P50, les Chinois la Lichi FL-L17, une voiturette à trois roues, cinq portes et trois places de 2,70 m de long. Vue à Pékin.

Par Grégory Silvestre



PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

Boire ou conduire ? Avec cette Renault 4 convertie en bar, qui carbure au "jaune", on n'a pas à choisir ! Croisée à Acheux-en-Amiénois (80).

Par Thierry Delplanque

Ça c'est



la famille

Vous partagez le même toit ?
Partagez le même bon plan.

14,99€
/mois
et par personne

De 2 à 5 forfaits à prix réduits avec le Pack Mobile 100 Go 5G*.

Prix valable après validation de la demande de remboursement(1).

***Offre soumise à conditions, valable à partir du 10/10/2024 en France métropolitaine pour les nouvelles souscriptions de l'offre Pack Mobile 100 Go 5G. 10 € de frais d'activation de la carte SIM. 5G : dans les zones couvertes (déploiement en cours), avec terminal compatible. Couverture sur reseaux.orange.fr**

(1) Réservé aux particuliers dans la limite de 5 souscriptions concomitantes et à la même adresse de l'offre Pack Mobile 100 Go 5G, sous réserve de n'avoir pas résilié d'offre Orange au cours des trois derniers mois à compter du 10/07/2024. Remboursement de 15 €/mois à partir de la deuxième facture après validation de la demande (prix avant validation de la demande : 29,99 €/mois). Un seul remboursement par offre, non cumulable. Perte de remboursement en cas de résiliation ou de changement d'offre (si après résiliation il ne reste qu'une offre parmi les offres souscrites concomitamment, le client restant perd également son remboursement).

orange™

est là

Les nouveautés de la semaine



Par Agnès Lasbarrères

En Bref

En concession : printemps 2025

L x l x h : 4,57 x 1,81 x 1,71 m

Moteurs essence : 130 ch (1) (4x4) et 140 ch (1) (4x2)

Moteur essence/GPL : 140 ch (1)

Hybride simple : 155 ch

Tarif : à partir de 24 990 € (2)

1. Avec hybridation légère 48 V.
2. Estimation Auto Plus.

À BORD DU **DACIA BIGSTER**

Dans la cour de

Avec le Bigster, Dacia prend une nouvelle dimension en intégrant, pour la première fois, la catégorie des SUV compacts (Citroën C5 Aircross, Peugeot 3008, Renault Austral, Volkswagen Tiguan…). Et ce, avec de belles ambitions et un argument fort : son prix !

Conquérir le segment C, c'est un tournant dans l'histoire de la marque, et je peux déjà vous dire que deux autres modèles suivront…", a déclaré Denis Le Vot, directeur général de Dacia, en dévoilant le Bigster. Eh oui, la marque passe à la vitesse supérieure et part à l'assaut de la catégorie des véhicules dits compacts (le fameux segment C), dont elle était absente jusqu'ici et qui représente 23 % du marché en Europe. Le Bigster est donc "*un véhicule de conquête, qui vise une nouvelle clientèle*". Pour cela, il bénéficie de "*nouveaux contenus à la hauteur des standards de ce niveau de gamme*". C'est sûr, la concurrence sera rude, et il est nécessaire d'être sérieusement équipé (dans tous les sens du terme). Mais Dacia, fidèle à sa réputation, entend continuer à miser sur l'une de ses armes redoutables : le prix. Le ticket d'entrée a été officiellement annoncé en dessous de 25 000 € et inférieur à 30 000 € pour la version full hybrid. D'aucuns diront que cela commence à faire cher pour une Dacia, mais cela reste très inférieur aux 36 100 € que réclame, par exemple, l'entrée de gamme d'un Renault Austral ou aux 39 800 € d'un Volkswagen Tiguan. D'autant qu'en matière de prestations, le Bigster n'aura pas à rougir. Certes, on reste toujours dans la philosophie revendiquée par Dacia de fournir "l'essentiel" (rien de superflu, donc), mais il s'agit ici d'un »»





Très fidèle au concept éponyme dévoilé en 2021, le Bigster ne peut renier son air de famille avec le Duster, dont il reprend quelques éléments de carrosserie (comme le capot ou les ailes avant). Avec 4,57 m, il est 23 cm plus long que lui. Il s'en distingue aussi par sa face encore plus verticale et massive au niveau du bouclier.

es grands



Les centimètres en plus (par rapport au Duster) profitent un peu à l'empattement (2,70 m entre les deux essieux, soit + 4 cm) et beaucoup au porte-à-faux arrière (+ 19 cm au niveau du coffre). Le Bigster s'équipe, de série, de jantes alliage de 17" (Essential et Expression) ou 18" (Journey et Extreme). La monte 19" *(ici en photo)* est proposé en option sur Journey.

Le Bigster est aussi disponible en 4x4

Comme son petit frère Duster, le Bigster est décliné en 4x4. Cette version à transmission intégrale est uniquement proposée avec le bloc TCe de 130 ch (à hybridation légère 48 V), associé à une boîte manuelle à 6 rapports. Elle s'équipe de cinq modes de conduite (Auto, Snow, Mud/Sand, Off-Road et Eco) et du système de contrôle de la vitesse en descente. Ici en finition Extreme (il existe aussi en Expression), le Bigster 4x4 dispose, de série, de barres de toit modulables, d'un toit ouvrant panoramique, d'une sellerie lavable, de tapis de sol et de coffre en caoutchouc, etc.





Au sommet de la gamme, à côté de la finition Journey *(ci-contre)*, l'Extreme se caractérise par des détails cuivrés, comme la calandre, les rétroviseurs, les noms Dacia (à l'arrière) et Bigster (sur le côté). Des touches colorées que l'on retrouve aussi à bord.



La version 4x4 s'équipe d'une boîte manuelle à 6 rapports et du Terrain Control doté de cinq modes de conduite.

PHOTOS : L. LACOSTE

Les nouveautés de la semaine

PHOTOS : L. LACOSTE

»» essentiel très amélioré. Côté design, ce SUV compact reprend les derniers codes esthétiques de la marque, bien dans l'air du temps, mais en impose par son gabarit (4,57 m de long, 1,81 m de large et 1,71 m de haut).

Des équipements jamais vus chez Dacia

Le look, soigné, renforce l'esprit baroudeur du Bigster. En outre, et c'est inédit chez Dacia, on peut désormais opter pour une offre bicolore (avec toit noir). Dans l'habitacle, on retrouve la planche de bord du Duster, mais on relève de nombreux équipements (de série ou en option, selon la finition) encore jamais vus sur les modèles de la marque. En effet, le Bigster pourra recevoir, pêle-mêle, une nouvelle console centrale haute intégrant un accoudoir avec compartiment réfrigéré, une climatisation bizone à l'avant avec des buses d'aération à l'arrière, un siège conducteur semi-électrique, un pare-brise acoustique, un toit ouvrant panoramique, un hayon motorisé… Le tout complété d'office, dès l'entrée de gamme, par des compteurs numériques 7"/18 cm (10"/25,4 cm sur les finitions hautes) et un écran tactile de 10,1"/25,6 cm.

Par ailleurs, Dacia a particulièrement soigné l'habitabilité. Mais précisons d'emblée que, non, le Bigster ne sera pas disponible en version 7 places. Certes, cela avait été évoqué au début du projet, mais la marque n'a pas pris le risque de faire de l'ombre à son Jogger, et a préféré privilégier l'espace à bord et le volume du coffre. Même les plus grands pourront s'installer confortablement à l'arrière et tous les bagages de la famille trouveront place dans la soute. Celle-ci est, en effet, annoncée avec un volume pouvant atteindre 667 dm³, soit l'un des plus grands de la catégorie (du moins pour les modèles à banquette fixe) ! Bien sûr, cette donnée sera inférieure sur la version full hybrid à cause de la batterie.

Des motorisations inédites

Le Bigster ne se contente pas d'offrir plus d'espace et des équipements inédits. Il inaugure également de nouvelles motorisations. Et pas seulement pour Dacia. Il est, en effet, le premier modèle du groupe Renault à bénéficier de l'Hybrid 155. Dérivée de l'Hybrid 140, cette chaîne de traction se compose d'un quatre cylindres essence 1.8 (qui remplace le 1.6) de 107 ch (contre 93 ch) et de deux blocs électriques (un de 50 ch et un alterno-démarreur de 20 ch) associés à une batterie de 1,4 kWh (contre 1,2 kWh). L'ensemble est épaulé par une



Le Bigster affiche une hauteur de 1,71 m et offre une surface vitrée plus importante que son petit frère. On remarque aussi l'absence du "traditionnel" insert plastique (du Duster) sur la porte avant, remplacé par un élément graphique plus discret.



La planche de bord est calquée sur celle du Duster, en plus haut de gamme. En effet, le Bigster s'équipe, de série, de compteurs numériques (7"/18 cm ou 10"/25,4 cm, selon la finition) et d'un écran central de 10,1"/25,6 cm. Et, pour la première fois, on pourra profiter d'une clim' bizone (de série dès Expression).



Le toit ouvrant panoramique est une première chez Dacia ! D'une longueur de 1,20 m, il peut s'ouvrir sur 35 cm et s'entrebâiller. Il est de série sur Extreme et en option sur Journey.



Autre nouveauté chez Dacia, le siège conducteur semi-électrique (sur Journey uniquement) permet de régler la hauteur de l'assise et l'inclinaison du dossier. Mais pour avancer et reculer, c'est toujours une tirette… manuelle !



Comme pour le Duster, seule la version full hybrid (155 ch) profite d'une boîte de vitesses automatique.

boîte automatique électrifiée (4 rapports dédiés au thermique, 2 à l'électrique).

Dacia propose également un second moteur inédit : déjà réputée pour sa motorisation à bicarburation essence/GPL, la marque enfonce le clou et innove en l'associant à une hybridation légère 48 V. Baptisé Eco-G 140, ce bloc 1.2 est annoncé pour 115 g de CO_2/km et une autonomie de 1 450 km grâce à ses deux réservoirs (50 l d'essence et 49 l de GPL). L'offre est complétée par un 1.2 TCe 140 (mild hybrid 48 V), qui devrait constituer le ticket d'entrée *"à moins de 25 000 €"*. Quant au dernier bloc, le 1.2 TCe 130 (mild hybrid 48 V), il sera exclusivement réservé à la version 4x4 (*voir encadré p. 17*).

Le Bigster sera décliné en quatre finitions (Essential, Expression, Extreme et Journey), plutôt bien dotées dès l'entrée de gamme. L'ouverture des commandes est programmée pour début 2025, avec des livraisons prévues à partir du printemps prochain. Pour notre part, nous vous donnons rendez-vous en mars pour les premiers essais… ■



Le Bigster privilégie le confort des passagers à l'arrière, avec une banquette qui soutient bien les cuisses, un très bon espace aux jambes et une garde au toit généreuse, mais aussi quelques détails pratiques *(voir ci-contre)*.





Le dossier central se transforme en accoudoir équipé de porte-gobelets et d'un support pour smartphone que l'on pourra recharger grâce aux deux prises USB-C. Les buses de ventilation à l'arrière sont nouvelles.





Pas de version 7 places pour le Bigster, mais une immense soute à bagages, annoncée jusqu'à 667 dm³ (un record dans la catégorie), contre 472 dm³ pour le Duster. Une fois la partie centrale abaissée, la banquette rabattable en 40/20/40 favorise le transport d'objets longs. Deux manettes permettent de coucher les dossiers depuis le coffre.

**Donnée constructeur. Le volume de la version full hybrid est inférieur.*

Les voitures de la semaine



Par Julien Sarboraria



PHOTOS: A. SAUNIER

SPÉCIAL MONDIAL DE L'AUTO 2024

Les surprises du salon

Il y a longtemps que l'on n'avait pas vu autant de constructeurs réunis dans un salon européen. Un joli succès, d'autant que les nouveautés étaient nombreuses. Focus sur les modèles qui ont été dévoilés le jour de l'ouverture.

Le Mondial de l'auto a retrouvé des couleurs. Après une édition 2022 décevante, marquée par l'absence de nombreux constructeurs historiques, ce millésime 2024 nous a presque replongés dans les belles heures des salons automobiles d'antan. Même Ford, qui boude ces événements depuis plusieurs années, avait fait le déplacement. Certes, les marques qui font rêver (Ferrari, Lamborghini, Porsche…) n'étaient pas là, mais l'atmosphère festive, elle, était bien présente. Les trois halls d'exposition, assez proches les uns des autres, et les stands à taille humaine (on ne s'y perdait plus !) ont rendu la visite agréable. D'autant que les nouveautés étaient pléthore : Renault 4 électrique, Dacia Bigster *(voir p. 16)*, Volkswagen Tayron, Peugeot E-408… Certains constructeurs avaient d'ailleurs gardé le secret jusqu'au bout, en ne dévoilant leurs dernières productions qu'à l'ouverture du salon. A ce petit jeu, c'est Citroën qui a marqué les esprits avec son C5 Aircross au design percutant. ■

Alpine A110 R Ultime

Plus chère qu'une Porsche 911 GT3 !

Cette version radicale gagne 25 ch (325 ch), 80 Nm de couple et une nouvelle boîte automatique à 6 vitesses capable de l'encaisser. Elle reçoit aussi un système de freinage renforcé et un échappement Akrapovic. Plus que les performances (3s8 pour le 0 à 100 km/h), c'est le prix demandé par Alpine qui fait réagir : 265 000 €, voire 330 000 € pour la variante avec la peinture en dégradé *(photo)* ! Pourtant, les 110 exemplaires prévus sont déjà presque tous vendus…



Audi Q6 Sportback e-tron

Le SUV coupé électrique

Tout juste lancé, l'Audi Q6 e-tron se décline en version Sportback. Cette silhouette plus dynamique (et donc plus aérodynamique) lui permet de gagner une dizaine de kilomètres d'autonomie (100 % électrique). En revanche, la lunette arrière plus inclinée réduit légèrement le volume du coffre, qui passe à 511 dm^3 (- 15 dm^3). Le Q6 Sportback e-tron sera commercialisé au début de l'année prochaine à partir de 74 570 €. Soit un surcoût de 2 400 € par rapport au Q6 e-tron "classique".



BYD Sealion 7



Tesla en ligne de mire

Avec ce nouveau modèle, BYD ajoute un septième véhicule à sa gamme en France. Le Sealion 7 prend la forme d'un SUV coupé, dont le style extérieur s'inspire des Seal (berline) et Seal U (SUV). À l'exception de la capacité de la batterie (91,3 kWh), aucune autre information technique n'a été divulguée pour le moment. Le lancement officiel sur notre marché est programmé pour la fin de l'année.

Citroën C5 Aircross Concept

Fidèle au modèle de série

Ce show-car offre une vision fidèle du futur SUV compact de Citroën, dont la sortie est prévue au printemps 2025. Avec une face avant verticale, un arrière très géométrique, un toit "flottant" et une signature lumineuse en trois bandeaux, son design s'inspire des nouveaux codes de la marque, introduits par le C3 Aircross. Bien plus long que le modèle actuel (4,65 m, soit 15 cm de plus), le futur C5 Aircross sera disponible en thermique, en hybride et en électrique, à l'image du Peugeot 3008 dont il partagera la plate-forme. Si le prototype ne dispose pas d'habitacle (c'est une maquette), la marque promet de l'espace à bord, du confort et des fonctionnalités destinées à un usage familial. Reste à savoir si le SUV Citroën conservera les sièges arrière indépendants et coulissants qui ont fait sa réputation.







Les voitures de la semaine

Citroën C4 restylée


CH. ALBA


L. LACOSTE

Un design plus convaincant

Citroën le reconnaît : l'actuelle C4 a une esthétique un peu compliquée. Le restylage est donc l'occasion de rectifier le tir. Fini les phares à double étage, la française reçoit des optiques plus fines et une signature lumineuse en trois parties, comme sur la nouvelle C3. Sans oublier le nouveau logo de la marque. À l'arrière, le design des feux a aussi été simplifié. A noter, côté technique, l'abandon du diesel et de la boîte manuelle. A bord, la boîte à gants gagne en volume grâce à la suppression du support rétractable pour tablette qui se trouvait devant le passager.

Citroën Ami restylée



Elle change de visage

Plus de 65000 unités vendues en quatre ans : le succès commercial de l'Ami a dépassé les attentes de Citroën. Et la marque compte bien continuer de surfer dessus en apportant quelques évolutions esthétiques à son quadricycle sans permis.
Au programme : nouvelle disposition des phares et des clignotants, et stries sur les ailes en clin d'œil à la 2CV.
Bonne nouvelle : les prix ne devraient pas augmenter.

Kia EV6 restylé

Légères évolutions

Pour son restylage, le crossover électrique de Kia adopte des phares redessinés, reliés par un bandeau lumineux. L'autonomie augmente, atteignant jusqu'à 582 km selon la marque, grâce à des batteries de plus grande capacité (63 ou 84 kWh).
La commercialisation en France n'est pas prévue avant le début de l'été 2025.


A. SECHET



Leapmotor B10

Le Scénic en ligne de mire

Ce SUV compact 100 % électrique, au style plutôt consensuel, sera commercialisé dans les concessions Stellantis (principalement celles du réseau Peugeot) au cours du premier semestre 2025. Positionné comme un futur concurrent du Renault Scénic E-Tech, le B10 sera proposé à des tarifs compétitifs, débutant probablement sous la barre des 30000 €.

Mini Cooper et Aceman John Cooper Works



Le sport en mode électrique

La griffe sportive de Mini a présenté ses premiers modèles 100 % électriques à l'occasion du Mondial. Les Cooper JCW et Aceman JCW développent 258 ch, soit 40 ch de plus que la version SE. Le constructeur annonce un 0 à 100 km/h en 5s9 et une autonomie de 371 km pour la Cooper (6s4 et 355 km pour l'Aceman) grâce à une batterie de 54,2 kWh dans les deux cas.
Mais qu'en est-il du plaisir de conduite ? A suivre…

Leapmotor C16



Pour grandes familles

Avec ses trois rangées de sièges indépendants (soit six places), le C16 rappelle les grands monospaces d'antan. Son gabarit imposant (4,91 m) lui permet d'offrir un intérieur très spacieux. A l'arrière, son grand écran déployable devrait plaire aux enfants ! En configuration 4 places, le coffre dépasse les 1 000 dm^3, selon la marque. Le lancement en France n'est pas encore assuré.



PHOTOS : A. SAUNIER

Mobilize Duo

L'Ami de Renault

Nous l'avons découvert il y a deux ans sous forme de prototype, il arrive aujourd'hui en version de série. Contrairement au Renault Twizy, son prédécesseur, le Mobilize Duo s'équipe de vraies portes latérales, mais la deuxième place, derrière le conducteur, reste peu accessible. Disponible en deux versions (avec ou sans permis) et offrant 160 km d'autonomie, ce quadricycle propose, de série, une ventilation, un pare-brise chauffant et un airbag. De quoi justifier un tarif supérieur à celui de la Citroën Ami : à partir de 9990 € (2000 € de plus).

Renault Fl4wer Power Concept

En mode hippie

En plus de la nouvelle R4, Renault expose une version spéciale de son petit crossover électrique. Elle se distingue par une teinte verte inédite, des roues de 20", une signature lumineuse jaune et une garde au sol surélevée de 15 mm. À bord, la sellerie, parée de fleurs très graphiques, est spécifique, tout comme l'intérieur de la capote en toile, décoré de motifs en forme de nuages. Si ce modèle ne sera pas commercialisé tel quel, il confirme que Renault envisage de dynamiser la gamme de la nouvelle R4 avec plusieurs séries spéciales.







Skyworth Q

Une électrique au prix d'une thermique

Encore une marque chinoise qui tente le grand saut en Europe. Parmi les modèles présentés au Mondial, un a retenu notre attention : la Q, une berline compacte électrique de 4,29 m, rivale de la MG4, qui devrait arriver chez nous au début de l'été prochain (avec un nouveau nom…). Plus que par le style, sans grande originalité, c'est surtout par des tarifs attractifs que Skyworth compte séduire les clients. Elle vise un prix d'environ 25 000 € dans un premier temps, mais prévoit d'ores et déjà l'arrivée d'une version de base à 20 000 € pour s'attaquer à Dacia.



J. SARBORARIA

Tesla Model Y à 7 places



CH. ALBA



J. SARBORARIA

C'est la surprise de Tesla !

Tesla a dévoilé un Model Y à sept places, futur concurrent des Mercedes EQB et Peugeot E-5008. Déjà proposée aux Etats-Unis, cette version offre deux sièges supplémentaires (non extractibles) destinés à de jeunes enfants (garde au toit et espace aux jambes limités). De plus, les rails au sol, qui permettent de faire coulisser la banquette du deuxième rang, gênent pour caser les pieds. En revanche, le coffre demeure appréciable : 363 dm³ en configuration 7 places grâce au grand compartiment dissimulé sous le plancher. Disponible uniquement sur le Model Y Grande Autonomie à transmission intégrale, l'option sept places est facturée 2500 € (soit 54 490 €).

EN AVANT la rentrée !





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

Votre abonnement à 3€ le 1er mois

+ Une montre en cadeau

Visuels non contractuels

PLUS RAPIDE, rendez vous sur : **bit.ly/ap_1886** ou flashez le Qr code pour voir l'offre.

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

 # M040 # D1669621

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

❑ 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). (1)

❑ 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). (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.

Date et signature obligatoires

Le :

Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !). Je me rends sur **Kiosquemag.com** : **bit.ly/ap_1886** la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

❑ Mme ❑ M. Date de naissance (pour fêter votre anniversaire) : / /

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Email : Téléphone :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (132,99 €), des frais de port (23,92 €), du site internet (26 €). (1) Offre 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 7,50 € par mois. (2) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/10/2024. 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.

Tous les modèles testés cette semaine



L. VILLARON/SPORT AUTO

P. 26, COMPARATIF : la nouvelle **Citroën C3**, dans sa version essence à prix serré, affronte ses rivales, les **Dacia Sandero**, **Opel Corsa**, **Peugeot 208**, **Renault Clio** et **Seat Ibiza**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Cupra Terramar**, un SUV compact musclé.

P. 38, ESSAI PANORAMIQUE : la **Porsche 911** profite d'un restylage et d'une nouvelle motorisation hybride.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé le nouveau **Volvo EX30**.

LABO Auto Plus LABO

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

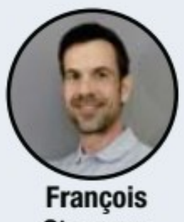
NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaubourg



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

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

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir

141 cm
largeur aux coudes AR



N. SOLER

La nouvelle Citroën C3 débarque enfin et affronte ses rivales dans ce numéro *(voir p. 26)*. Avec son inédite silhouette surélevée, qui lorgne vers les SUV, la citadine aux Chevrons entend se glisser parmi les références en matière d'habitabilité. Qu'en est-il de la largeur aux coudes aux places arrière ? Avec 141 cm, et bien que cette quatrième génération perde 1 cm par rapport à sa devancière, cette cote demeure supérieure à la moyenne de la catégorie des citadines, et vaut à la C3 une belle troisième place. Seules les Hyundai i20 et MG3 font mieux, avec 143 cm. Championnes des ventes dans ce segment, les Renault Clio et Peugeot 208 ne brillent guère, avec respectivement 137 et 135 cm, des chiffres inférieurs à la moyenne qui leur valent les 12e et 16e places. Toutefois, cela reste nettement mieux que la lanterne rouge du classement : la Mini Cooper n'offre, en effet, que… 126 cm de largeur aux coudes, et seulement deux places sur son étroite banquette.

Vincent Desmonts



Y. LEFEBVRE

Avec 143 cm de largeur aux coudes, les Hyundai i20 et MG3 sont les citadines les plus accueillantes aux places arrière.

TOP 20 La Citroën C3 face à ses rivales

Largeur aux coudes à l'AR (cm)		
1re	Hyundai i20	143
1re ex ae	MG3	143
3e	Citroën C3	141
4e	Dacia Sandero	140
4e ex ae	Kia Rio	140
4e ex ae	Seat Ibiza	140
4e ex ae	Skoda Fabia	140
4e ex ae	Volkswagen Polo	140
9e	Audi A1 Sportback	139
9e ex ae	Mazda 2 Hybrid	139
9e ex ae	Toyota Yaris	139
12e	Honda Jazz	137
12e ex ae	Mitsubishi Colt	137
12e ex ae	Renault Clio	137
15e	Suzuki Swift	136
16e	Opel Corsa	135
16e ex ae	Peugeot 208	135
18e	Mazda 2	134
18e ex ae	Mitsubishi Space Star	134
20e	Mini Cooper (3 p.)	126

Comparatif



Par David Bouillaux



Citroën C3
1.2 Turbo You [1]
100 ch
14 990 € / 15 200 €*

Dacia Sandero
1.0 Eco-G Expression
100 ch
15 750 € / 15 300 €*

SIX CITADINES ESSENCE À PRIX SERRÉS

La nouvelle Citroën

En débarquant avec un positionnement inédit, la quatrième génération de la C3 jette un pavé dans la mare des citadines. Outre un style complètement revu, la petite française affiche, en effet, un tarif aligné sur celui de la Dacia Sandero. Suffisant pour s'imposer dans la catégorie ? Pour le savoir, nous l'avons confrontée à ses principales concurrentes, dans sa version essence d'entrée de gamme.

C'est un virage à 180 degrés que vient d'opérer la nouvelle C3. Cela commence par son look, en rupture avec le style très rondouillard de la précédente génération. Changement de décor également dans l'habitacle, qui se caractérise par une assise haut perchée et une inédite planche de bord. Mais l'argument choc réside dans son tarif : avec un ticket d'entrée fixé désormais à 14 990 €, la Citroën casse les prix ! De quoi faire trembler ses rivales, au premier rang desquelles figure la fameuse Dacia Sandero. Sous le capot, la C3 laisse le choix entre une motorisation 100 % électrique et un moteur essence de 100 ch, ici à l'essai. Il s'agit du 1.2 PureTech qui, pour redorer son blason, profite de profondes

1. Modèle photographié en finition Max, faute de disponibilité d'une entrée de gamme You.



Opel Corsa
1.2 Turbo Corsa
100 ch
20 900 € / 17 600 €*

Peugeot 208
1.2 PureTech Style
100 ch
20 850 € / 19 000 €*

Renault Clio
1.0 Eco-G Evolution
100 ch
20 400 € / 18 800 €*

Seat Ibiza
1.0 EcoTSI Copa
95 ch
22 945 € / 18 800 €*

C3 face à ses rivales

N. SOLER

évolutions. Afin d'améliorer sa fiabilité, il adopte notamment une chaîne de distribution au lieu d'une courroie.

Des rivales de taille

En face, ses concurrentes sont bien installées, à l'image de la très aboutie Renault Clio, qui bénéficie, pour l'occasion, du fameux moteur à bicarburation essence/GPL, et de la Peugeot 208, qui mise sur son style ainsi que sur ses excellentes prestations routières. Impossible de ne pas évoquer aussi l'abordable Dacia Sandero équipée, dans ce comparatif, du même 1.0 Eco-G 100 que la Clio. Enfin, on retrouve l'Opel Corsa, fraîchement restylée et proche cousine de la 208, et la très polyvalente Seat Ibiza, avec son agréable 1.0 de 95 ch. ■

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : en version de base You, la C3 revient à 15 200 €* (malus de 230 € inclus). Aucune remise pour le moment sur cette nouveauté, au tarif catalogue déjà très ajusté. En concession, le geste d'Opel (- 16 %) est, à l'inverse, généreux. Seat, pour sa part, accorde jusqu'à 18 % sur l'Ibiza, mais pour une finition Copa onéreuse (bien qu'il s'agisse de l'entrée de gamme désormais). Quant à Peugeot et Renault, ils proposent respectivement - 9 % et - 8 %. Enfin, Dacia se limite à 3 % sur sa Sandero.

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

Comparatif



CITROËN C3
La C3 tire avantage des bonnes prestations de son nouveau 1.2 Turbo. Mais le comportement routier manque de précision.

N. SOLER

CONDUITE La Corsa et la 208 à la pointe

Grâce à une base technique commune très affûtée, les deux cousines de chez Stellantis sortent du lot au chapitre conduite. Elles disposent également du même trois cylindres turbo de 100 ch, à la fois souple et tonique à l'usage.

1re - Opel Corsa

Quasiment un sans-faute pour la Corsa, qui séduira ceux qui aiment conduire. Cela se confirme principalement sur les petites routes de campagne, où l'Opel excelle par ses qualités dynamiques. Et comme la 208, elle est épaulée par un trois cylindres turbo plutôt performant.

2e - Peugeot 208

On prend également un réel plaisir au volant de la Lionne. Son petit volant ainsi que sa direction précise et son train avant ultra-efficace lui confèrent une agilité assez étonnante pour une citadine généraliste.

3e - Renault Clio

Très aboutie et ultra-polyvalente, la Clio se révèle à l'aise sur la plupart des terrains, tout particulièrement sur voies rapides, où son trois cylindres 1.0 Eco-G, associé à une boîte à six vitesses, donne satisfaction.

4e - Seat Ibiza

Certes, le 1.0 TSI 95 est ici pénalisé par une boîte à cinq rapports plutôt étagée pour économiser du carburant. La Seat s'avère malgré tout très agréable lors des petits comme des longs trajets.

5e - Citroën C3

La prise en main du petit volant à double méplat et de la commande de boîte se révèle très agréable, et l'agrément du nouveau 1.2 Turbo (à distribution par chaîne) ne déçoit pas. En revanche, les suspensions, trop souples, pénalisent le comportement en virage de la nouvelle C3.

6e - Dacia Sandero

La Dacia ne démérite pas et se montre rassurante. Mais contrairement à la Clio qui dispose de la même mécanique, la Sandero reçoit une boîte non pas à six mais à cinq rapports. Les relances en pâtissent. ■

À LA LOUPE	Opel Corsa	Peugeot 208	Renault Clio	Seat Ibiza	Citroën C3	Dacia Sandero
Commande de boîte						
Précision de la direction						
Agrément du moteur						
Capacité de relance						
Facilité à manœuvrer						
Souplesse à basse vitesse						

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1re Opel Corsa	2e Peugeot 208	3e Renault Clio	4e Seat Ibiza	5e Citroën C3	6e Dacia Sandero
Comportement/freinage	16	15	15	15	13	13
Agrément/performances	15	15	14	13	14	11
Total	31/40	30/40	29/40	28/40	27/40	24/40

OPEL CORSA



F. GROUT

Fraîchement restylée, la Corsa est toujours aussi sympa à mener. Sa direction et son châssis régalent sur les petites routes.

PEUGEOT 208



F. GROUT

Comme la Corsa, la 208 met l'accent sur l'agilité. On est également séduits par la polyvalence et les performances du 1.2 PureTech.

RENAULT CLIO



A. SAUNIER

Moins affûté que celui des Corsa et 208, le châssis de la Clio se révèle confortable et sécurisant. Et le bloc Eco-G offre de nombreux atouts.

SEAT IBIZA



A. SAUNIER

D'emblée, l'Ibiza séduit par la douceur de ses commandes et la discrétion de son TSI. Dommage, ses reprises sont en retrait.

DACIA SANDERO



A. SAUNIER

La Sandero se montre confortable et rassurante, mais sa direction peu précise et ses relances un rien molles lui coûtent quelques points…

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

ZONE **OUI**

À UN AIR PLUS SAIN.

Réduire le nombre de véhicules polluants en circulation, c'est améliorer la qualité de l'air en diminuant les émissions nocives : pour préserver notre santé à toutes et tous, déplaçons-nous autrement.

Rendez-vous sur :
➡ **mieuxrespirerenville.gouv.fr**

CHANGEONS D'AIR, CHANGEONS DE MOBILITÉS





Chaque geste compte
ÉCONOMISONS L'ÉNERGIE

Comparatif



N. SOLER

CITROËN C3
Contrairement à ses rivales, la C3 profite d'une hauteur de caisse surélevée qui favorise l'accès à bord.

VIE À BORD L'Ibiza n'a pas dit son dernier mot

A l'image de la partie conduite, ce chapitre vie à bord met en avant des disparités non négligeables au niveau du confort et des ambiances intérieures. Nos mesures d'habitabilité indiquent aussi que les passagers ne profitent pas partout du même traitement de faveur à l'arrière.

1re - Seat Ibiza

Malgré son âge (elle a été lancée en 2017), la petite Seat parvient à se hisser juste devant la nouveauté C3 en vie à bord. Elle le doit en partie à ses dimensions généreuses aux places arrière, mais aussi à son coffre, vaste pour la catégorie (387 dm³). Le tout est assorti d'une finition sérieuse et d'une présentation qui a su se moderniser au gré des restylages.

2e - Citroën C3

Très belle entrée en matière pour la Citroën, joliment présentée. Notez l'implantation surélevée du fin bandeau de compteurs, sans que cela nuise à la lisibilité. Le châssis légèrement surélevé permet au conducteur de dominer la route. Et côté habitabilité, la C3 n'a pas à rougir. Surtout, l'assise moelleuse et les suspensions à butées hydrauliques (de série) garantissent un confort de référence, Citroën oblige. Petit bémol : le coffre (310 dm³) pourrait être plus volumineux.

3e - Dacia Sandero

La planche de bord de la Sandero compense ses plastiques basiques (mais bien ajustés) par une présentation avenante, rehaussée d'un joli bandeau en tissu. En revanche, la franco-roumaine ne peut rivaliser avec ses adversaires en matière d'insonorisation et de qualité perçue. Dommage, car l'habitabilité s'avère très correcte pour quatre adultes.

3e ex æ - Renault Clio

Même en version de base Evolution, la Clio ne démérite pas. Son habitacle est à la fois agréable, moderne (compteurs numériques) et bien construit. On apprécie aussi le bon niveau de confort. Bref, la Renault démontre encore une fois qu'elle fait partie des meilleures de sa catégorie en la matière. Elle est juste défavorisée par ses places arrière et son coffre (323 dm³), un peu trop justes.

5e - Peugeot 208

Contemporaine et avenante, la planche de bord de la Peugeot n'a pas pris une ride, mais l'ergonomie particulière du poste de conduite, liée au petit volant et à l'i-Cockpit, ne conviendra pas à tous. Défaut récurrent de la 208, les places arrière, trop exiguës, mécontenteront les adultes sur longs trajets.

6e - Opel Corsa

La Corsa reprend la base technique de la 208, mais propose une ergonomie plus classique. Sans surprise, on retrouve le même problème d'habitabilité aux places arrière. Toutefois, on note une disparité au niveau du confort : le réglage de l'amortissement est ici moins conciliant que sur la 208. ■

À LA LOUPE	Seat Ibiza	Citroën C3	Dacia Sandero	Renault Clio	Peugeot 208	Opel Corsa
Installation des passagers						
Simplicité des commandes						
Fonctionnalité des sièges						
Commodité de chargement						

	1re	2e	3e	3e ex æ	5e	6e
LES NOTES DU LABO Auto Plus	Seat Ibiza	Citroën C3	Dacia Sandero	Renault Clio	Peugeot 208	Opel Corsa
Confort/insonorisation	13	17	13	16	15	14
Habitabilité/coffre	15	10	14	8	8	7
Aspects pratiques	14	15	14	13	12	13
Présentation/finition	15	14	12	16	15	14
Total	57/80	56/80	53/80	53/80	50/80	48/80

SEAT IBIZA



A. SAUNIER



F. GROUT

Sans proposer la même qualité de fabrication que ses cousines Volkswagen Polo et Skoda Fabia, l'Ibiza profite d'une présentation sympathique et bien à elle. Mais on est surtout conquis par la sensation d'espace qui règne à bord. Elle saura convaincre ceux qui ont l'habitabilité comme priorité.

CITROËN C3



N. SOLER



N. SOLER

A l'intérieur, la C3 affiche une toute nouvelle identité. Cette dernière se caractérise notamment par des compteurs fins et haut perchés, qui plus est très lisibles. Et comme les autres modèles de la marque, elle mise tout sur le confort, avec ses sièges moelleux et des suspensions spécifiques.

DACIA SANDERO



A. SAUNIER



F. GROUT

Même si les matériaux utilisés dans l'habitacle de la Sandero ne sont pas aussi raffinés qu'à bord de ses rivales, ils sont ici solidement fixés et l'ambiance est dans l'air du temps : on n'a pas l'impression d'être dans une voiture au rabais. En prime, les passagers bénéficient d'une habitabilité très convenable.

RENAULT CLIO



A. SAUNIER



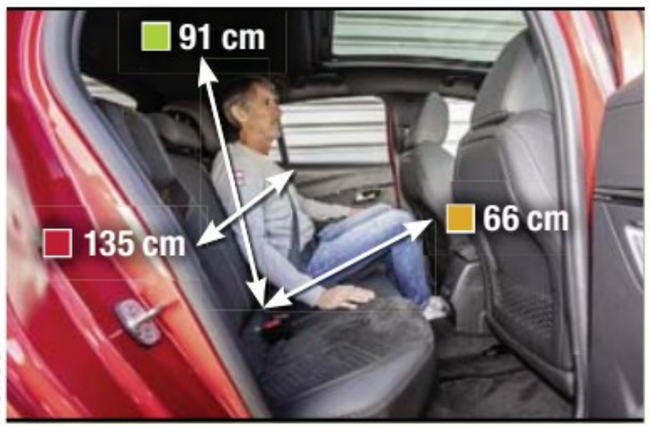
F. GROUT

Le restylage opéré l'année dernière n'a pas eu d'incidence sur l'habitacle de la Clio, qui demeure une référence : il est toujours aussi sympa, cossu et fonctionnel. Néanmoins, les places arrière sont un peu moins accueillantes que dans les meilleures de ce comparatif, avec un espace plus limité.

PEUGEOT 208



A. SAUNIER



F. GROUT

La planche de bord moderne et valorisante de la 208 séduit toujours autant. Cela dit, c'est au prix d'une ergonomie de certaines commandes qui peut irriter. Par ailleurs, la sochalienne n'est pas une référence en habitabilité. La banquette est exiguë et le coffre tout juste dans la moyenne.

OPEL CORSA



A. SAUNIER

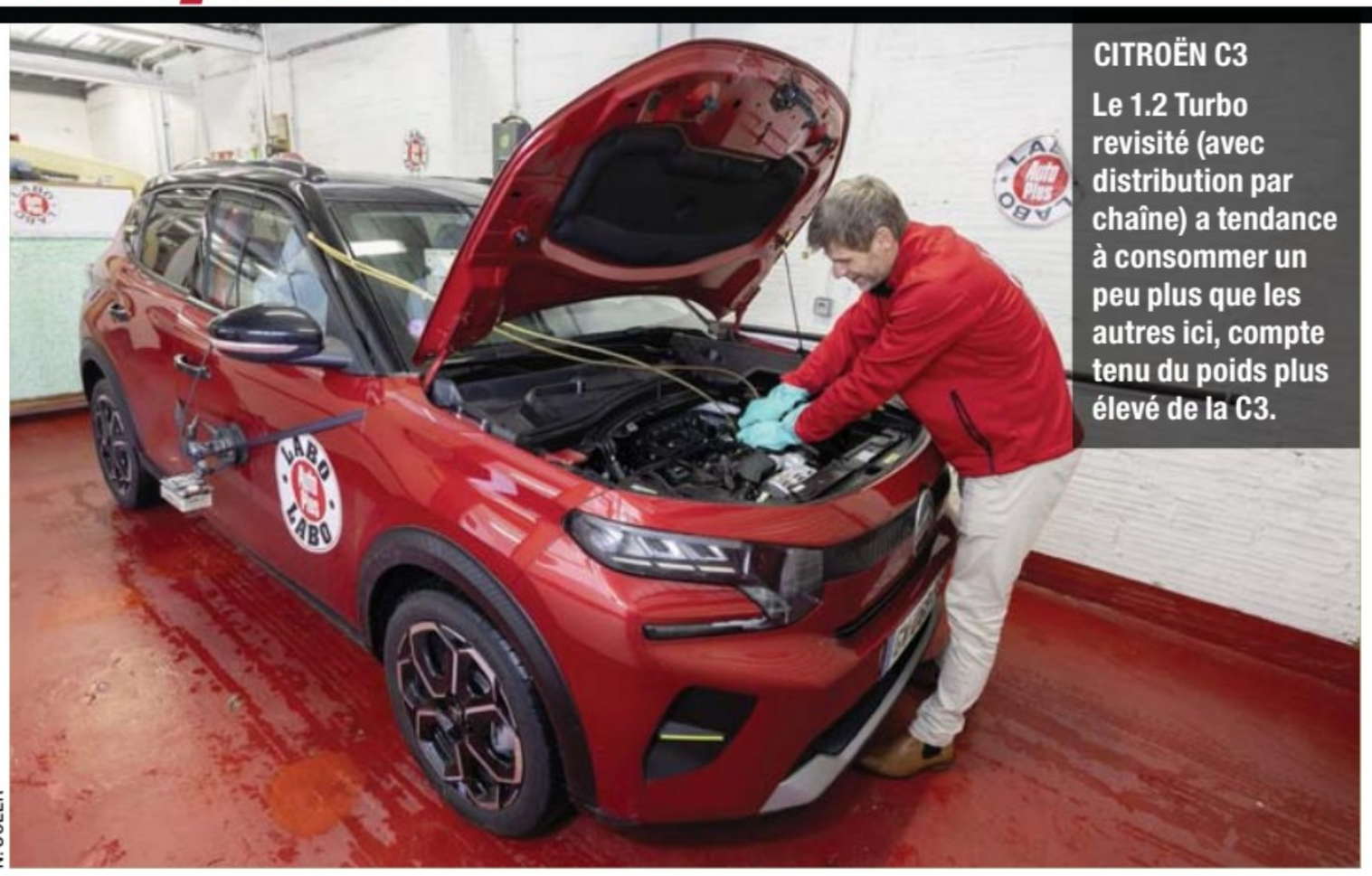


F. GROUT

Bonne position de conduite, qualité de finition satisfaisante, ergonomie classique… la Corsa s'apprécie au quotidien. Sauf aux places arrière, où l'espace aux jambes est compté. Cela ne favorise pas le confort de voyage, d'autant que les suspensions un peu fermes génèrent des trépidations.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Comparatif



N. SOLER

CITROËN C3

Le 1.2 Turbo revisité (avec distribution par chaîne) a tendance à consommer un peu plus que les autres ici, compte tenu du poids plus élevé de la C3.

BUDGET Dacia garde la main

Difficile de rivaliser avec les tarifs des Sandero et C3. La première coiffe la seconde au poteau grâce aux économies à l'usage réalisées en mode GPL.

1re - Dacia Sandero

La Sandero reste la plus avantageuse : elle cumule un tarif attractif (15 300 €*) et la possibilité de carburer au GPL. Vendu environ 1 € le litre, ce carburant permet d'abaisser significativement le coût à l'usage.

2e - Citroën C3

Symboliquement moins chère à l'achat que la Sandero, la nouvelle C3 frappe fort. Il lui manque juste quelques équipements et une plus grande sobriété (avec 6,3 l/100 km, elle est juste dans la moyenne).

3e - Renault Clio

Affichée environ 3 500 € plus chère que les deux premières, la Clio ne peut lutter en prix. Néanmoins, sa dotation est correcte, et son moteur, identique à celui de la Sandero, est, lui aussi, compatible avec le GPL et donc très économe à l'usage.

3e ex æ - Seat Ibiza

Le tarif catalogue de la version Copa (la moins chère proposée aux particuliers) est très élevé, mais une grosse remise de 18 % permet à l'espagnole de s'afficher au même prix que la Clio. Bonus : c'est la mieux équipée des six (clim' auto., caméra de recul…) et l'une des plus sobres.

5e - Opel Corsa

La Corsa bénéficie d'une généreuse remise de 16 %, grâce à laquelle son tarif final devient plus attrayant. On apprécie aussi son appétit modéré (6 l/100 km). Mais sa dotation un peu pingre déçoit.

6e - Peugeot 208

Une remise de 9 % ne suffit pas à rendre son tarif assez attractif, et la 208 Style ne se distingue pas non plus par son équipement. En revanche, bon point pour sa conso. ■

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6, sauf Clio : 4) • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares 100 % led automatique • Régulateur/limiteur de vitesse…

Agrément : • Aide au stationnement AR • Bluetooth • Clim' manuelle (auto. sur Ibiza) • Ordinateur de bord • Vitres AV/AR électriques (sauf C3 : AV seulement) • Volant multifonction réglable en hauteur et profondeur.

LES DIFFÉRENCES	Dacia Sandero	Citroën C3	Renault Clio	Seat Ibiza	Opel Corsa	Peugeot 208
Caméra de recul	500 €(1)	-	-	Série	800 €(1)	-
Clim automatique	250 €	-	-	Série	-	-
GPS	400 €(1)	-	400 €(1)	1 095 €	-	530 €(1)
Jantes alu	-	-	-	-	420 €	-
Régulateur adaptatif	-	-	-	265 €	-	-
Toit ouvrant	-	-	-	830 €	-	-

LES NOTES DU LABO Auto Plus	1re Dacia Sandero	2e Citroën C3	3e Renault Clio	3e ex æ Seat Ibiza	5e Opel Corsa	6e Peugeot 208
Equipements de sécurité	12	12	13	13	13	12
Dotation de série/garantie	13	12	13	16	12	14
Coût à l'usage (carburant)	18	14	18	15	14	15
Prix	16	16	6	6	10	6
Total	59/80	54/80	50/80	50/80	49/80	47/80

1. Inclus dans un pack.

DACIA SANDERO



A. SAUNIER

Avec un plein de GPL à 40 € environ, la Sandero est la championne des économies à la pompe, et elle a une autonomie cumulée (essence + GPL) de 1 300 km.

RENAULT CLIO



A. SAUNIER

La Clio Eco-G consomme plus lorsqu'elle fonctionne au GPL (8,3 l/100 km, contre 6 l/100 km au sans-plomb), mais le tarif du GPL (1 €/l) fait plus que compenser.

SEAT IBIZA



N. SOLER

L'Ibiza consomme peu et profite d'une belle remise de 16 %, qui la replace au même niveau tarifaire que la Renault Clio, avec un équipement plus généreux.

OPEL CORSA



F. GROUT

La dotation de la Corsa ne fait aucun cadeau particulier. Il faut passer par les options pour agrémenter légèrement la liste de ses équipements.

PEUGEOT 208



PEUGEOT

En finition de base Style, la 208 est privée de clim' automatique et de compteurs numériques, indisponibles même en option. Il faut monter en gamme…

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

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Le classement final

En dépit de réelles différences, le peloton de tête de ce comparatif finit dans un mouchoir de poche : seulement cinq points séparent la gagnante de la quatrième. Surtout, la nouvelle C3 parvient à tenir tête à la Sandero en s'alignant sur son tarif, et ce malgré le moteur très économe de la Dacia. Grâce à sa dotation, à son excellente habitabilité et à une belle remise, l'Ibiza monte sur le podium. Elle est talonnée par la Clio, qui se révèle toujours aussi aboutie. Un peu plus en retrait, les cousines Corsa et 208 ferment la marche à cause de leur rapport prix/dotation moins intéressant.

1re Citroën C3



1.2 Turbo You - 100 ch
14 990 € / 15 200 €*

La nouvelle C3 ne pouvait pas faire une entrée plus remarquée. Cette citadine surélevée truste la première place grâce à sa jolie présentation, son remarquable confort et son prix inédit, aligné sur celui de la Sandero. Une réussite ! Pour ceux qui peuvent se le permettre, la finition supérieure permet de profiter de toutes les qualités de la nouvelle venue.

2e Dacia Sandero



1.0 Eco-G Expression - 100 ch
15 750 € / 15 300 €*

Sans surprise, la Sandero grimpe une fois de plus sur le podium. Reconnue pour son excellent rapport prix/prestations, elle enfonce le clou avec ce 1.0 Eco-G, très économe à l'usage en GPL. Elle tire aussi avantage de sa belle habitabilité comme de son ambiance intérieure, plutôt chaleureuse. Sa garantie de 3 ans est un plus.

3e Seat Ibiza



1.0 EcoTSI Copa - 95 ch
22 945 € / 18 800 €*

Lancée en 2017, l'Ibiza n'est plus toute jeune, mais elle a encore des arguments. Outre de bonnes qualités routières, elle bénéficie d'un moteur 1.0 TSI de 95 ch aussi agréable que frugal. L'habitabilité et le coffre généreux plaident aussi en sa faveur, tout comme la dotation de cette finition de base Copa et la grosse remise qui tempère son prix de départ élevé.

4e Renault Clio



1.0 Eco-G Evolution - 100 ch
20 400 € / 18 800 €*

La Clio fait encore valoir sa belle homogénéité et y ajoute ici le très économe bloc Eco-G 100 ch à bicarburation essence/GPL, qu'elle partage avec la Sandero. Très bien construite et plaisante à mener, la Renault doit cependant composer avec une habitabilité un peu trop juste qui l'empêche de mieux figurer, d'autant que son tarif n'est pas bien placé.

5e Opel Corsa



1.2 Turbo Corsa - 100 ch
20 900 € / 17 600 €*

Comme sa cousine 208, la Corsa fait preuve d'excellentes qualités routières. Mais elle se distingue de la Peugeot par une ergonomie des commandes plus traditionnelle, qui conviendra au pus grand nombre. Toutefois, son habitabilité (places arrière et coffre) trop limitée ne lui permet pas d'être mieux classée, malgré un tarif séduisant.

6e Peugeot 208



1.2 PureTech Style - 100 ch
20 850 € / 19 000 €*

La 208 termine au coude-à-coude avec la Corsa, dont elle partage la base. Cet écart très minime se justifie surtout par son tarif plus élevé (+ 1 400 €*). En effet, la sochalienne ne bénéficie pas d'une remise aussi généreuse (9 %, contre 16 % pour la Corsa). Et si elle offre un niveau de finition légèrement supérieur, ses commandes sont moins faciles à appréhender.

NOS MESURES (LABO Auto Plus LABO)	Citroën C3	Dacia Sandero (1)	Seat Ibiza	Renault Clio (1)	Opel Corsa	Peugeot 208
Vitesse maxi	163 km/h	173 km/h	181 km/h	177 km/h	177 km/h	181 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	33s6	33s5	32s4	33s8	32s8	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	9s7/11s9/16s6	10s7/17s2/-	9s9/15s5/-	8s6/12s2/17s9	8s6/10s8/15s4	8s3/10s2/14s4
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	6/7,9 l/100 km (2)	5,9 l/100 km	6/8,3 l/100 km (2)	6 l/100 km	5,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,1/6,4/6,3 l/100 km	7,7/8,1/8 l/100 km	5,8/5,7/6,3 l/100 km	7,9/8/9 l/100 km	5,7/6/6,2 l/100 km	5,6/5,8/6 l/100 km
Coût aux 1 000 km	107 €	79 €	100 €	83 €	102 €	98 €
Autonomie	698 km	833 + 506 km (3)	677 km	650 + 385 km (3)	733 km	758 km
Poids	1 207 kg	1 162 kg	1 099 kg	1 160 kg	1 140 kg	1 125 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	10,8 m	10,6 m	10,8 m	10,8 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m	65 m	69 m	63 m	64 m
Volume de coffre	310 dm³	380 dm³	387 dm³	323 dm³	340 dm³	345 dm³



F. GROUT, N. SOLER

LA TECHNIQUE	Citroën C3	Dacia Sandero	Seat Ibiza	Renault Clio	Opel Corsa	Peugeot 208
Moteur turbo-essence (4)	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm³	999 cm³	999 cm³	999 cm³	1 199 cm³	1 199 cm³
Puissance fiscale	5 CV	5 CV	5 CV	5 CV	5 CV	5 CV
Puissance maxi	100 ch à 5 500 tr/mn	100 ch à 4 600 tr/mn	95 ch à 5 000 tr/mn	100 ch à 4 600 tr/mn	100 ch à 5 500 tr/mn	100 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn	175 Nm à 1 600 tr/mn	170 Nm à 2 000 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
CO_2 / Malus	128 g/km / + 260 €	105 g/km / 0 €	117 g/km / 0 €	108 g/km / 0 €	118 g/km / + 50 €	117 g/km / 0 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	205/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16
Réservoir	44 litres	50 + 40 litres GPL	40 litres	39 + 32 litres GPL	44 litres	44 litres
Dimentions L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,58	4,09 x 1,85 x 1,50	4,06 x 1,78 x 1,45	4,05 x 1,80 x 1,44	4,06 x 1,77 x 1,44	4,06 x 1,77 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

LES NOTES DU (LABO Auto Plus LABO)	Citroën C3	Dacia Sandero	Seat Ibiza	Renault Clio	Opel Corsa	Peugeot 208
La conduite (sur 40)	27	24	28	29	31	30
La vie à bord (sur 80)	56	53	57	53	48	50
Le budget (sur 80)	54	59	50	50	49	47
	1er 137/200	2e 136/200	3e 135/200	4e 132/200	5e 128/200	6e 127/200

1. Mesures réalisées au GPL. 2. Conso. moyenne de sans-plomb/de GPL. 3. Essence + GPL. 4. + GPL pour les Dacia Sandero et Renault Clio.

Panoramique



Par Charles Thouluc



HYBRIDE RECHARGEABLE

Cupra Terramar

1.5 eHybrid VZ - 272 ch

59 800 € / 55 000 €*

PREMIER TEST DU NOUVEAU SUV COMPACT DE CUPRA

Le costaud de la bande

Marque du groupe Volkswagen, Cupra propose un SUV compact sur la même base technique que le Tiguan, mais au design plus sportif. Un simple effet de style ? Réponse avec la version PHEV de 272 ch.

Et un, et deux, et trois… Avec le Terramar, Cupra lance son troisième SUV compact, qui vient s'ajouter au Tavascan (100 % électrique) et au Formentor (récemment restylé). Un peu plus grand que ce dernier (+ 7 cm), il se veut également moins "coupé" (+ 6 cm en hauteur) et un peu plus haut de gamme, le tout pour 2 665 € de plus au tarif catalogue. En réalité, le Terramar reprend la base technique du nouveau Vokswagen Tiguan (et du futur Audi Q3). Visuellement, il s'en démarque par un design plus sportif (calandre aux entrées d'air agrandies, bouclier arrière aux formes sculptées et doté d'un diffuseur en partie inférieure…), agrémenté des codes stylistiques de Cupra (coloris sombres, inserts cuivrés sur la carrosserie, les jantes et dans l'habitacle…). Comparé au Tiguan, le Terramar dispose d'un châssis rabaissé de 10 mm, mais aussi de trains roulants et d'une direction aux réglages spécifiques. Le comportement gagne ainsi en précision, sans atteindre la sportivité que laisse suggérer le design. Avec un peu plus de 1,9 tonne, les changements de direction rapides manquent de franchise. Mais les mouvements de caisse (roulis en virage, plongée au freinage, cabrage à l'accélération) sont bien maîtrisés. Le confort, correct, représente un autre atout du SUV espagnol, malgré les imposantes jantes de 20" (option à 990 €), présentes sur notre modèle d'essai. Ainsi équipé, le Terramar se montre efficace, mais peu joueur et pas excitant à conduire, malgré les 272 ch de sa motorisation hybride rechargeable (l'entrée de gamme est assurée par l'hybride 48 V 1.5 eTSI de 150 ch affiché à 47 500 €). Généreuse, la capacité utile de la batterie (20 kWh) avoisine celle des premières Renault Zoe (22 kWh), pourtant 100 % électriques.

Un tarif premium…

Cette grosse pile nous a permis de parcourir 90 km sans réveiller le moteur thermique. Une référence ! Et une autonomie suffisante pour effectuer les trajets quotidiens uniquement à l'électricité. Ainsi, une fois en mode hybride (batterie vide), le Terramar devrait se contenter d'un peu plus de 7 l/100 km, si l'on en croit nos mesures de son cousin chez Volkswagen. L'ensemble mécanique assure des accélérations vigoureuses et des relances toniques. Doux, dénué d'à-coups et de vibrations, il reste discret, d'autant que les phases en mode électrique sont fréquentes. Une bonne insonorisation qui participe au confort des passagers. A l'arrière, deux adultes peuvent s'asseoir confortablement sur la banquette (coulissante sur 15 cm, comme sur le Tiguan).

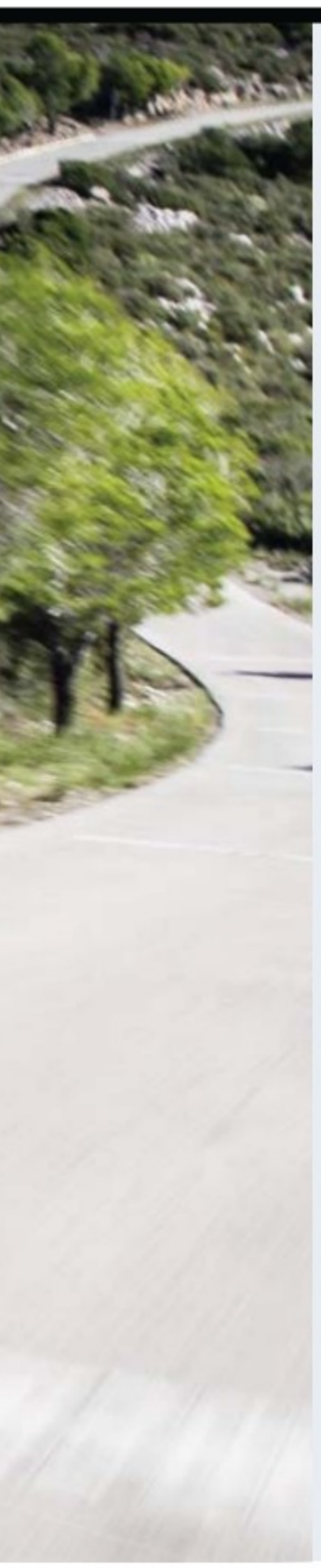
PARLONS BUDGET

Le vrai prix : il est déjà possible d'obtenir une remise de 8 % en concession, ce qui permet d'économiser tout de même 4 800 €.

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

L'équipement : caméra de recul, clim' auto., Mirror Screen ou encore phares Matrix Led sont de série sur cette finition VZ. Mais il faut passer par les options pour profiter du GPS, de la conduite semi-autonome ou de la sellerie cuir avec les sièges avant à réglages électriques.

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





Performant, confortable et rassurant, le Terramar se montre plaisant au volant. Plus d'agilité dans les virages renforcerait l'agrément de conduite.



La banquette reculée au maximum, des adultes (même de grande taille) peuvent aisément s'installer et étendre leurs jambes. L'imposant toit ouvrant est en option (1 100 €).



La batterie de cet hybride rechargeable occupe 152 dm³. Néanmoins, le coffre reste plus grand que celui du Formentor équivalent (345 dm³) et aisé à charger.



Dommage, aucun espace n'a été prévu pour les câbles, que l'on glisse dans des sacs souples stockés dans la malle. Peu pratique !

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6) • Freinage d'urgence automatique • Lecture des panneaux • Phares adaptatifs Matrix Led et essuie-glaces automatiques • Régulateur de vitesse adaptatif, etc.

Agrément : • Banquette coulissante • Chargeur de smartphone par induction • Clé mains libres • Clim' automatique trizone • Compteurs numériques • Ecran 12,9"/32,7 cm • Hayon électrique • Mirror Screen • Suspensions pilotées.

En option **Sécurité :** • Conduite semi-autonome de niveau 2 (890 €)(2) • Freins hautes performances (2 365 €).

Agrément : • Câble de recharge Mode 3 (200 €) • Crochet d'attelage (845 €) • GPS (850 €) • Jantes alu 20" (de 690 € à 990 €) • Peinture métallisée ou spéciale (760 € ou 1 100 €) • Sièges cuir, chauffants et à réglages électriques à l'AV (1 400 €) • Système hi-fi 390 W (490 €) • Toit ouvrant panoramique (1 100 €), etc.



PHOTOS : F. GROUT

A l'arrière, le diffuseur en partie inférieure du bouclier renforce la sportivité de la ligne. Et le bandeau lumineux, avec logo rétroéclairé, apporte un peu d'originalité.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES *(données constructeur)*	
Vitesse maxi	215 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s3
Consommation cycle mixte	5,7 l/100 km
Autonomie en 100 % électrique	121 km
Poids	1 904 kg

LA TECHNIQUE	
Puissance maxi combinée	272 ch
Puissance fiscale	9 CV
CO_2 / Malus	10 g/km / 0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance maxi	177 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	85 kW (116 ch)
Couple maxi	330 Nm
Batterie capacité (brute/utile)	25,8/20 kWh
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	255/45 R19
Réservoir	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,52 x 1,87 x 1,59
Durée de garantie	5 ans ou 100 000 km

À LA LOUPE

Accès à bord	■	Facilité de contrôle des niveaux	■
Autonomie	■	Gabarit	■
Boîte automatique	■	Installation des passagers	■
Bruits aérodynamiques	■	Protection de la carrosserie	■
Bruit/vibrations du moteur	■		
Confort des suspensions	■	Roue de secours (kit de réparation)	■
Direction	■		
Durée de garantie	■	Sécurité des enfants	■
Emissions de CO_2	■	Souplesse à basse vitesse	■
Facilité à manœuvrer	■		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Cupra Terramar 1.5 eHybrid VZ (55 000 €*, 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables d'environ 250 ch, qui comprend notamment :
BMW X1 xDrive25e M Sport (59 000 €*, 245 ch),
Cupra Formentor 1.5 eHybrid VZ (52 600 €*, 272 ch),
DS 7 Plug-in Hybride Etoile (56 800 €*, 225 ch),
Mercedes GLA 250 e Hybrid EQ AMG Line (52 700 €*, 218 ch),
Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid R-Line (58 700 €*, 272 ch).

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

En revanche, la place centrale, plus ferme et étroite, est à déconseiller. Autre grief, le manque de rangements *(voir encadré "Raté" page 37)*. Heureusement, ils sont plus nombreux et faciles d'accès à l'avant, où l'ergonomie bien étudiée du poste de conduite permet de vite trouver ses marques. Dans cette version haut de gamme à la finition soignée, le Terramar est proposé à 55 000 €*. Un tarif un peu élevé pour un modèle sans GPS ni conduite semi-autonome (en option), et accusant un manque de notoriété comparé à ses rivaux premium allemands. Conscient de ce déficit d'image, Cupra garantit le Terramar 5 ans.

SUITE PAGE 36

1. Banquette reculée/avancée. 2. Inclus dans le pack Intelligent Drive avec le Park Assist et la caméra 360°.

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

Panoramique

Cupra Terramar 1.5 eHybrid VZ



POSTE DE CONDUITE



Les sièges baquets revêtus de cuir et à réglages électriques (1 400 €) sont confortables, mais leurs renforts latéraux pas assez prononcés ne maintiennent pas correctement le bassin et le thorax dans les virages. L'ergonomie judicieuse permet au conducteur de se familiariser rapidement avec les commandes.

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

AIDES À LA CONDUITE



Elles sont nombreuses de série, et ce, dès la finition d'entrée de gamme V : aide active au maintien dans la voie, lecture des panneaux, passage codes/phares automatique, régulateur de vitesse adaptatif, surveillance des angles morts… Mais les dispositifs les plus sophistiqués sont facturés en option, comme la conduite semi-autonome de niveau 2 ou l'assistance aux manœuvres (pack Intelligent Drive à 890 €). Y compris sur cette finition haut de gamme VZ !

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	890 € (1)

1. Pack Intelligent Drive.

ÉCRAN TACTILE



Une taille unique (12,9"/33 cm) pour toutes les versions du Terramar. Doté d'une bonne résolution, il affiche des instructions claires et faciles à lire. Mais il faut un peu de pratique avant d'avoir une parfaite maîtrise des nombreux sous-menus.

Facilité d'utilisation	
Lisibilité	
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	850 €

BIEN VU



La banquette rabattable 1/3-2/3 coulisse sur 15 cm et permet d'arbitrer entre volume de coffre et habitabilité.

RATÉ



Les rangements se font rares aux places arrière. Il n'y a même pas de poches aumônières au dos des sièges avant !



FINITION



Le Terramar bénéficie d'une construction et d'assemblages solides et rigoureux. Les matériaux sont globalement de bonne qualité, mais inégaux dans leur résistance aux chocs. Certains plastiques, durs sur la partie basse de l'habitacle, se rayent facilement.

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

Les commandes de la clim' trizone restent affichées en permanence au bas de l'écran. Cet accès direct évite d'avoir à passer par les menus.

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

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle était équipé d'une hi-fi Sennheiser en option, à 11 haut-parleurs (puissance de 390 W), délivrant un son de bonne qualité.

Qualité du son	
Simplicité des commandes	
Système hi-fi	490 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS



Ils sont faciles d'accès, volumineux et nombreux à l'avant. En revanche, les passagers arrière sont moins gâtés. Les rangements sont vraiment restreints (pas de poches aumônières) et les bacs de porte n'offrent qu'une petite contenance.

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

Le verdict Auto Plus

Intéressant

Le Terramar se démarque par son style musclé, son agréable mécanique hybride rechargeable et son autonomie électrique élevée. Mais son tarif paraît ambitieux, notamment face au Formentor pareillement motorisé.

LES PLUS
- Agrément mécanique
- Autonomie électrique
- Garantie 5 ans

LES MOINS
- Prix/lacunes d'équipement
- Aspects pratiques
- Concurrence du Formentor

PHOTOS : F. GROUT

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Panoramique



Par Laurent Chevalier

HYBRIDE ESSENCE

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

T-Hybrid – 541 ch

197 400 € / 257 400 €*



RESTYLAGE ET HYBRIDATION POUR LA PORSCHE 911

Sens de la marche

La 911 évolue ! Et la version GTS inaugure une hybridation dont certains pensaient qu'elle allait la dénaturer. D'autres espéraient qu'elle réduirait drastiquement ses émissions de CO_2, donc son malus de 60 000 euros. Ni l'un, ni l'autre… Explications.

Pas facile de toucher à une icône. Frank Moser, le vice-président des gammes 911 et 718 chez Porsche, le confirme ! *"Les gens ne savaient pas ce que nous allions faire. Ils étaient très sceptiques. Ils imaginaient une version hybride plug-in et la jugeaient comme le début de la fin pour la 911. Je ne vous cache pas que certains commentaires sur les réseaux sociaux étaient difficiles à lire."* Il prend un air plus rassurant et poursuit : *"L'une de nos priorités était de conserver la même répartition du poids entre les essieux. Nous souhaitions également créer une plus grande différence entre les modèles Carrera classiques et GTS. L'idée est d'augmenter les performances tout en réduisant les émissions."* En ce qui concerne la conduite, c'est ce que nous allons vérifier dans un instant. En matière d'émissions de CO_2, en revanche, il faudra repasser. Hybridation ou pas, le malus est toujours maximal, au lieu de zéro euro pour la McLaren Artura (hybride rechargeable), par exemple. Mais avant de s'emmêler les pinceaux, un rappel s'impose : la nouvelle 911 Carrera "tout court" reste 100 % thermique, et n'évolue pas beaucoup par rapport à la version lancée en 2019 ; la phase 2 de la 911 Carrera GTS, elle, est métamorphosée. Sur le plan technique, du moins. Elle inaugure, en effet, un tout nouveau 6 cylindres à plat, de 3,6 litres au lieu de 3 litres, qui troque son système biturbo pour un monoturbo à assistance électrique et un moteur électrique placé en sandwich dans le carter de la boîte de vitesses (à double embrayage).

Dès les premiers tours de roues, le 3,6 litres paraît remonté comme un coucou. Fini le temps de réponse de la suralimentation, le turbo relance la cadence au moindre appel du pied. A tel point qu'il faut garder en permanence un œil sur le compteur de vitesse pour éviter les mauvaises surprises. Volant en mains, le coup de pouce électrique est manifeste, que ce soit au démarrage, à mi-régime ou dans les tours.

Du tac au tac

La Carrera GTS hybride semble décoller plus vite, avoir davantage de punch, accélérer plus fort et plus longtemps. L'évolution est également sensible en ce qui concerne la tenue de route. Notre modèle d'essai, équipé du système optionnel PDCC[1], est comme un poisson dans l'eau, sur route comme sur circuit. Finalement, la nouvelle 911 est donc plus performante et plus efficace… mais pas plus émouvante. La faute à certaines

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : aucune remise envisageable, malgré un prix de base élevé, des options nombreuses et coûteuses (plus de 40 000 € sur notre modèle d'essai) et un malus maximal, malgré l'hybridation.

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

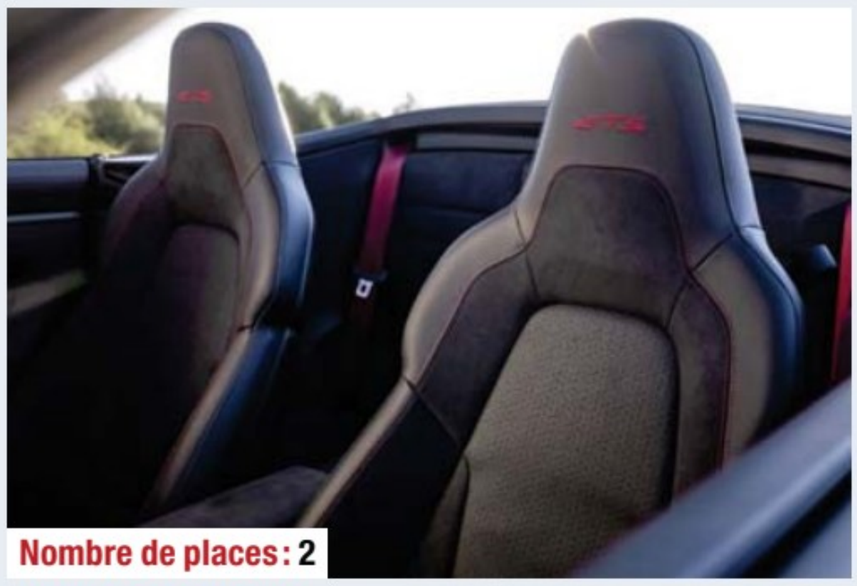
L'équipement : les équipements supplémentaires sont légion. On ne parle pas d'options mais de possibilités de personnalisation, pour mieux faire passer la pilule… qui est tout de même dure à avaler !

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





Sur le plan technique, la 911 Carrera 4 GTS est hybride, dans tous les sens du terme. La ligne, elle, reste intemporelle, y compris en cabriolet.



Nombre de places : 2

L'habitabilité et les rangements sont suffisants pour envisager des longues distances à deux. Les strapontins arrière disparaissent, mais restent disponibles sur demande (gratuit).



Volume : 135 dm³

Situé à l'avant, le coffre est correct pour cette catégorie, et on dispose de 261 dm³ derrière les sièges avant.

L. VILLARON/SPORT AUTO

L'ÉQUIPEMENT

De série **Sécurité :** • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (4) • Alarme • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares Matrix Led • Régulateur de vitesse…

Agrément : • Aide au parking AV/AR + caméra de recul • Bluetooth • Clim' auto. bizone • Instrumentation numérique 12,65"/32 cm + écran tactile 10,9"/27,7 cm • Sièges sport électriques et chauffants en cuir • Volant cuir réglable en hauteur et profondeur.

En option **Sécurité :** • Changement de voie assisté (864 €) • Conduite semi-autonome (2 766 €) • Freins carbone céramique (10 620 €) • Régulateur adaptatif (1 716 €)…

Agrément : • Essuie-glace AR (348 €) • Hi-fi Burmester (4 644 €) • Levage de l'essieu avant (2 376 €) • Réservoir 84 litres (192 €) • Sièges AR (gratuits) • Sièges Sport Plus adaptatifs 14 positions (2 838 €) • Stationnement semi-auto (2 862 €)…



PHOTOS : PORSCHE

Le restylage se concentre essentiellement à l'arrière de la 911 : on peut distinguer un bouclier remanié, dans lequel sont intégrées les sorties d'échappement, tandis que le bandeau lumineux évolue lui aussi.

LES DONNÉES

LES CHIFFRES *(données constructeur)*

Vitesse maxi	312 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s1 (2)
Consommation cycle mixte	10,7 l/100 km
Poids	1 675 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	541 ch
Couple maxi combiné	610 Nm à 1 950 tr/mn
Moteur turbo-essence	6 cylindres à plat, 24S
Cylindrée	3 591 cm³
Puissance maxi	485 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	570 Nm à 1 950 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents, 400 V
Puissance maxi	56 ch
Batterie lithium-ion	1,9 kWh
CO_2/Malus	249 g/km / + 60 000 €
Transmission	Automatique, 8 vitesses
Pneus AV/AR	245/35 ZR20/315/30 ZR21
Réservoir	63 litres
Dim. L x l x h, en m	4,56 x 1,86 x 1,31
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

Accès à bord	■	Facilité de contrôle des niveaux	■
Autonomie	■	Gabarit	■
Boîte automatique	■	Installation des passagers	■
Bruits aérodynamiques	■	Protection de la carrosserie	■
Bruit/vibrations du moteur	■	Roue de secours (kit de réparation)	■
Confort des suspensions	■	Sécurité des enfants	■
Direction	■	Souplesse à basse vitesse	■
Durée de garantie	■		
Emissions de CO_2	■		
Facilité à manœuvrer	■		

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet (541 ch, 257 400 €*) est évaluée dans la catégorie des sportives découvrables essence ou hybrides à boîte automatique de 500 ch et plus, qui comprend notamment :
Aston Martin Vantage V8 Roadster (510 ch, 222 300 €*),
BMW M4 Competition M xDrive (530 ch, 187 700 €*),
Maserati GranCabrio Trofeo (550 ch, 294 550 €*),
McLaren Artura Spider (700 ch, 271 700 €*),
Mercedes AMG SL63 AMG 4Matic+ (585 ch, 255 600 €*)…

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

sensations filtrées ou parasitées par cette technologie galopante. C'est le cas du moteur, moins communicatif qu'auparavant en matière de vibrations et de sonorité. Ou encore du contact à la pédale de frein, dont la surassistance et la gestion de la récupération d'énergie brouillent les pistes en conduite énergique. Pas de quoi gâcher la fête, mais assez pour s'interroger sur l'intérêt de la nouvelle version au strict plan de l'authenticité des sensations. Car, pour être honnête, on prend davantage de plaisir au volant de la précédente 911 Carrera T qu'au volant de cette inédite GTS hybride. ■

SUITE PAGE 40

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

1. Porsche Dynamic Chassis Control. 2. Avec pack Sport Chrono.

Panoramique

Porsche 911 Carrera 4 GTS Cabriolet

PORSCHE

POSTE DE CONDUITE



L. VILLARON/SPORT AUTO

La position de conduite est excellente, surtout avec l'option des multiples réglages de siège, comme sur notre modèle d'essai. Dans la 911, tout tombe naturellement sous la main, et les fonctions essentielles restent placées à des endroits intuitifs. Les compteurs numériques sont bien lisibles, mais certaines de leurs sous-fonctions ne sont pas faciles à appréhender.

Réglage des sièges	(1)
Maintien des sièges	(1)
Simplicité des commandes	
Visibilité AV/AR	/
Eclairage intérieur	
Lisibilité des compteurs	

AIDES À LA CONDUITE



Outre les équipements de sécurité et assistances désormais obligatoires, le chapitre des aides à la conduite est l'occasion pour Porsche de saler la note, en ayant recours à une longue liste d'options. Ainsi, la caméra à 360° pour le stationnement est facturée 1 518 €, tandis que le pack assistance au stationnement grimpe à 2 862 €.
Le régulateur adaptatif réclame au minimum 1 716 € et l'assistant au changement de voie 864 €. L'assistance à la vision nocturne, elle, est facturée 2 580 €…

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	1 716 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Assistance au créneau	2 862 €

ÉCRAN TACTILE



Pour la première fois sur une 911, le combiné d'instruments est 100 % numérique. Il comprend un écran incurvé de 12,65"/32 cm avec sept affichages possibles. Le système d'infodivertissement est, lui, servi par un écran tactile de 10,9"/27,7 cm.

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

1. Avec option sièges Sport Plus adaptatifs 14 positions (2 838 €).



BIEN VU



La manœuvre de capote ne prend que 12 s et peut s'effectuer jusqu'à 50 km/h. Toujours pratique en cas d'averse.

RATÉ



Le démarrage se fait désormais par un simple bouton : on préférait tourner la fausse clé du modèle précédent.

FINITION



La qualité des matériaux utilisés et leurs assemblages sont toujours remarquables. En revanche, pour atteindre le niveau de raffinement de l'habitacle proposé par notre modèle d'essai, il faut cocher de multiples options dans une liste interminable et ultra-coûteuse…

Qualité des matériaux	
Qualité des assemblages	
Résistance aux rayures	

CHAUFFAGE/CLIM'

Contrairement au Taycan, par exemple, la 911 conserve des commandes physiques pour la clim'. Beaucoup plus intuitif à l'usage !

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

SYSTÈME AUDIO

Outre le système livré de série, la 911 Carrera GTS peut recevoir une installation Bose à 1 428 € ou une hi-fi haut de gamme Burmester à 4 644 €.

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

RANGEMENT



Dans une catégorie où les rangements passent souvent au second plan, la 911 s'en tire remarquablement. Non pas qu'il y en ait pléthore, mais suffisamment pour permettre d'envisager les longs trajets à deux sans arrière-pensée.

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

Le verdict Auto Plus

Intéressant

Inaugurant l'hybridation, la 911 GTS gagne en performances et en efficacité… au prix d'émotions de conduite moins authentiques. Si vous êtes propriétaire du modèle avant restylage, ne vous pressez pas pour le remplacer !

LES PLUS
Performances/efficacité
Polyvalence d'utilisation
Sécurité active

LES MOINS
Malus toujours maximal
Conduite moins exaltante
Options chères et multiples

PHOTOS : R. GARGOLOV/PORSCHE

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

Test lecteurs



Par Guillaume Jean

Le nouveau Volvo EX30



PHOTOS: A. PAUMARD

ÉLECTRIQUE

Single Extented Range - 64 kWh (1)

Ultra

272 ch - 340 km

49 550 € / **46 600 €***

Cette semaine, nous avons confié le nouveau Volvo EX30, petit SUV électrique, à trois propriétaires de véhicules équivalents. Patrick, Frédérick et Thomas nous livrent leurs impressions.

PATRICK Resp. du développement, Paris (75)





Il possède un **Kia Niro EV**
Premium - 64,8 kWh (1)
48 290 € - 204 ch - 390 km

La ligne de l'EX30 m'a séduit, mais quelle déception à bord !

Le design

Je ne suis pas trop fan des autos électriques au style ultra-épuré. Pourtant, la forme des phares et l'intégration du logo rendent séduisant cet EX30. L'allure compacte, la carrosserie bicolore et les jolies jantes me plaisent tout autant. De plus, l'originalité des feux arrière permet de l'identifier à coup sûr.

La vie à bord

Si le volume de coffre est correct, en revanche, aux places arrière, quelle déception ! L'espace est limité et l'aspect des contre-portes, très "cheap". Je m'attendais à beaucoup plus flatteur de la part de Volvo. C'est mieux à l'avant, du moins en partie haute de la planche de bord. Et au volant, je suis installé confortablement. Mais le choix d'un écran central unique regroupant les infos est moins judicieux que les deux dalles de mon Niro EV : on quitte forcément la route des yeux plus longtemps.

Au volant

La direction souple et le silence maîtrisé concourent à produire une sensation de conduite zen. La puissance est tout de même bien là : ça pousse fort, et le châssis suit sans broncher. Cependant, l'autonomie reste encore trop limitée pour voyager sereinement: il faut anticiper ses déplacements, pour éviter les écueils.



FRÉDÉRICK Chef de projets, Le Plessis-Robinson (92)





Il possède un **Volvo C40 Recharge**
Start - 66 kWh (1)
50 500 € - 238 ch - 365 km

Quel dynamisme : l'EX30 est réjouissant à la conduite.

Le design



L'allure mi-SUV, mi-berline de cet EX30 me plaît. Je retrouve bien l'identité Volvo dans les phares, tandis que le gros logo compense l'absence de calandre. Je remarque aussi le design travaillé des rétroviseurs et des arêtes sur les flancs. L'arrière, lui, se rapproche de la marque Polestar (2). C'est bien vu.

La vie à bord

L'ambiance épurée contribue à la sensation d'aisance quand on est au volant. Ce style a toutefois ses limites : l'écran regroupe trop d'infos, on perd en lisibilité, et il n'y a plus aucun bouton de commande ! L'aspect fonctionnel est trop mis de côté. Les places arrière comme le coffre suffisent pour un couple sans enfants ou pour une jeune famille. Mais le rangement situé sous le capot, trop petit, ne sert à rien.

Au volant

Le côté dynamique du châssis est top, sans sacrifier le confort, qui vaut celui de mon C40. J'apprécie ce compromis. En revanche, la faible régénération m'empêche de pratiquer le freinage en mode "one pedal" (3). A l'inverse, en marche arrière, la voiture recule dès que je lâche le frein ! Stressant en manœuvres… Mais, hormis ce point, l'agrément de conduite est très appréciable.

THOMAS Resp. commercial, Villebon-sur-Yvette (91)





Il possède un **BMW iX1**
eDrive20 M Sport - 64,8 kWh (1)
60 850 € - 313 ch - 345 km

A ce prix, les standards de qualité doivent être relevés !

Le design

Le look futuriste de l'avant modernise l'image de Volvo, et c'est bien ! Quant au profil, d'allure compacte, il me fait penser à une Megane E-tech. Les parties basses et les pare-chocs en plastique brut manquent de cachet, mais c'est l'aspect cubique de l'arrière qui me dérange le plus.

La vie à bord



Le coffre n'est pas mal pour le gabarit, comme d'ailleurs le logement pour le câble de recharge. Aux places arrière, l'espace aux jambes souffre de la comparaison avec mon iX1, plus long. Idem pour la finition, trop bas de gamme pour Volvo. L'emploi de matériaux recyclés, d'accord, mais pas au détriment de la qualité. Et l'influence de Tesla est évidente sur l'ambiance à bord, trop simpliste et peu ergonomique. A revoir d'urgence !

Au volant

Les images de la caméra de recul sont saccadées… Dommage ! Bon point, la conduite est souple et la régénération, bien dosée, sans à-coups. Certes, l'EX30 pousse moins que mon iX1, mais ça suffit déjà amplement. L'autonomie reste, elle, trop juste dans les deux cas… Je retiens toutefois l'excellente douceur de conduite de l'EX30. C'est en cela qu'il parvient à se démarquer.

1. Capacité utile. 2. Marque de voitures électriques appartenant au groupe Volvo Cars. 3. Relâcher l'accélérateur suffit à freiner la voiture jusqu'à l'arrêt.

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

▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

LE CLUB Auto Plus

LE 1ER CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

UN PARTENAIRE EXCLUSIF

RIEN QUE POUR VOUS



RDV sur dekra-norisko.fr

DEKRA NORISKO

TOUS NOS PARTENAIRES SUR **CLUB.AUTOPLUS.FR*****

AUTO DROIT | mobilité club france | DEKRA NORISKO | STAGES points.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. Je règle 30€* **(1)**
☐ Je choisis **l'offre Liberté :** adhésion pour un an. Je règle 2,50 € 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 #D1557263

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 simple. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL -www.cnil.fr*** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.

Les coachs Auto Plus



Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Testeur de liquide de frein KS Tools



PHOTOS : Y. LEFEBVRE



Testeur de liquide de frein KS Tools (réf. 150.2499), 21,72 € sur Kstools.fr

Le liquide de frein n'aime pas l'humidité. Or, montées en température et refroidissements successifs engendrent de la condensation. Avec seulement 3 % d'eau dans le circuit de freinage, la pédale de frein peut devenir spongieuse et les décélérations peuvent perdre en efficacité. A titre d'exemple, un liquide à l'indice DOT5.1 (le plus résistant) entre en ébullition à 260 °C. Ce seuil tombe à 150 °C si le produit contient 3 % d'eau. KS Tools propose un testeur pour savoir exactement quand une vidange s'impose.

Comment ça marche ?

Réalisé en plastique, ce testeur mesure 15,5 cm de long et 2,5 cm de large. Le capuchon renferme deux électrodes à plonger dans le liquide de frein à analyser, quel que soit son indice (DOT3, DOT4 ou DOT5.1). Cinq voyants peuvent s'allumer : un vert si le liquide ne contient pas d'eau, deux orange pour un taux inférieur à 1 % puis à 2 %, et deux rouges pour 3 % et 4 % de H_2O. A partir de 3 %, il faut vidanger le circuit. Une pile LR03 est fournie pour alimenter le testeur, lequel se met automatiquement en veille après 12 secondes de non-utilisation.

Au final ● ○ ○

Nos mesures ont démontré que le testeur est parfaitement étalonné et fiable. Un petit investissement utile pour éviter des frais de vidange prématurée ou, pire, des freinages hasardeux.

Bien ● ○ ○ Moyen ○ ● ○ Décevant ○ ○ ●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le prétensionneur de ceinture



DR

En cas d'accident, le prétensionneur 1 serrera la ceinture 2 ! Mais c'est pour votre bien.



TESLA

En cas d'accident, les airbags vous protègent. Mais ils ne sont pas le seul dispositif à veiller sur vous : il y a également les prétensionneurs de ceinture.

Comment ça marche ?

Lorsqu'une collision se produit, des capteurs détectent le choc, et déclenchent à la fois les airbags et les prétensionneurs. Comme les airbags, ces derniers utilisent une cartouche pyrotechnique : une petite charge explosive activée à l'impact. L'explosion libère une grande quantité de gaz dans un cylindre, repoussant un piston solidaire d'une crémaillère. Celle-ci entraîne l'enrouleur de ceinture, rétractant quasi instantanément cette dernière de quelques centimètres. Certains prétensionneurs utilisent des billes qui actionnent une roue dentée. Pour éviter les blessures au thorax, les prétensionneurs sont associés à des limiteurs d'effort afin de relâcher la ceinture lorsque les forces exercées sur l'organisme deviennent trop intenses.

A l'usage

Le prétensionneur permet de mieux maintenir le corps en place en cas d'accident, ce qui assure un meilleur travail des autres systèmes de sécurité passive (airbags) et préserve des chocs contre des éléments du mobilier (volant, pare-brise ou contre-portes). Ce dispositif empêche également le sous-marinage, c'est-à-dire le risque que le corps glisse sous la ceinture et subisse des lésions plus graves.

LE TUTO *Par J. Palaz*

15 mn Difficulté ●●●●●

Lavage dans une station : comment l'optimiser

Sans méthode, le prix d'un nettoyage haute pression peut être multiplié par cinq. Voici la technique pour retrouver un véhicule impeccable avec seulement deux jetons.

AVANT DE VOUS LANCER…

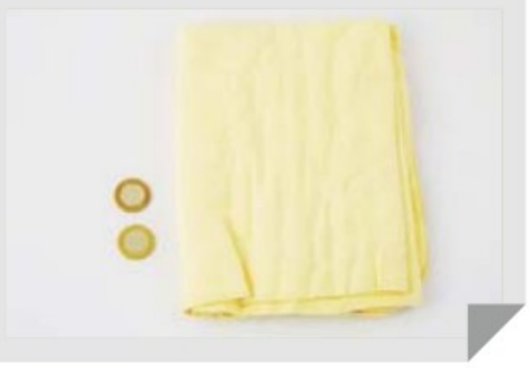
▮ **Scrutez la météo.** Pour éviter l'affluence, n'attendez pas les beaux jours pour vous rendre dans un centre de lavage. Il est aussi recommandé d'y aller par temps nuageux afin d'éviter que la carrosserie ne sèche trop rapidement, laissant apparaître des traces de calcaire. Par ailleurs, équipez-vous un minimum pour ne pas être trempé : chaussures étanches ou bottes et même pantalon imperméable sont conseillés.

▮ **Inspectez le matériel.** Avant de positionner votre véhicule, vérifiez que le bon état général des accessoires. Une brosse endommagée peut faire des dégâts. Si vous avez le choix, préférez une lance munie d'une poignée pour gérer la puissance du jet.

▮ **Gare aux dépenses.** Attention, si vous disposez d'une carte ou d'une clé de lavage et que vous sélectionnez un programme, le crédit sera utilisé jusqu'à épuisement sans que vous en soyez averti. Pour vous épargner cette déconvenue, retirez votre carte ou clé à chaque action de manière à ne dépenser qu'une unité à la fois.

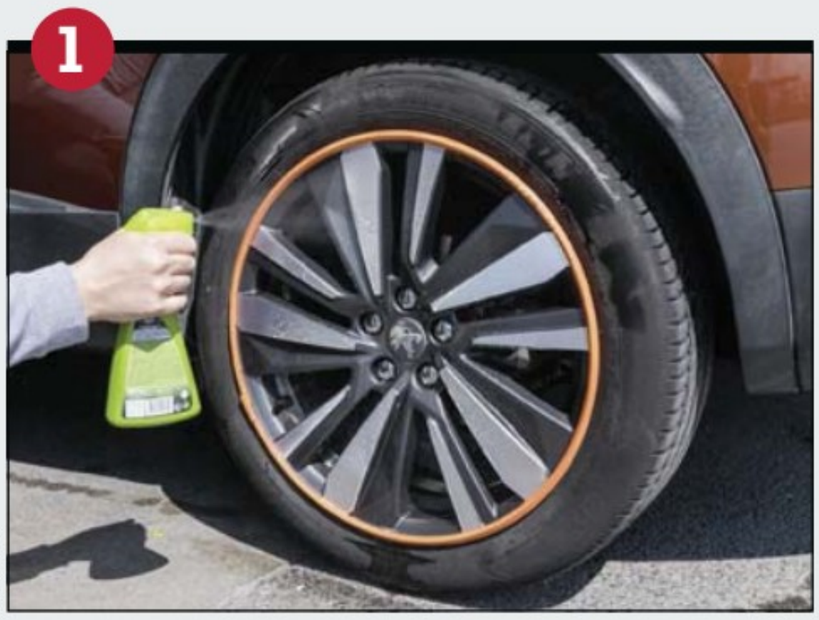
CE QU'IL VOUS FAUT

2 jetons de lavage	4 €
1 peau de chamois	12 €



F. GROUT

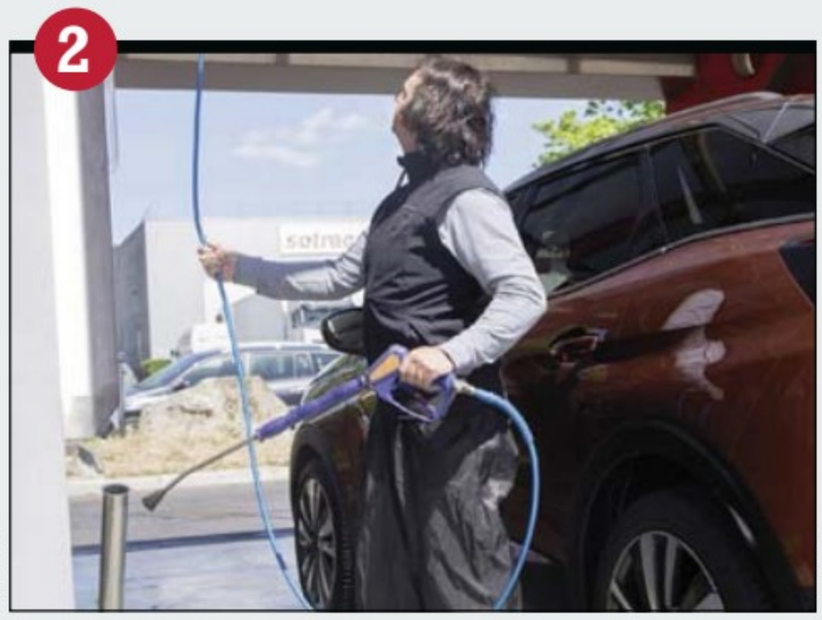
1



N. SOLER

Traitez les salissures tenaces. Insectes et poussières de frein ne s'éliminent qu'avec des nettoyants spécifiques. Profitez de la file d'attente ou garez-vous en retrait pour pulvériser les produits sur la calandre, les coques de rétroviseur et les jantes, puis laissez agir quelques minutes.

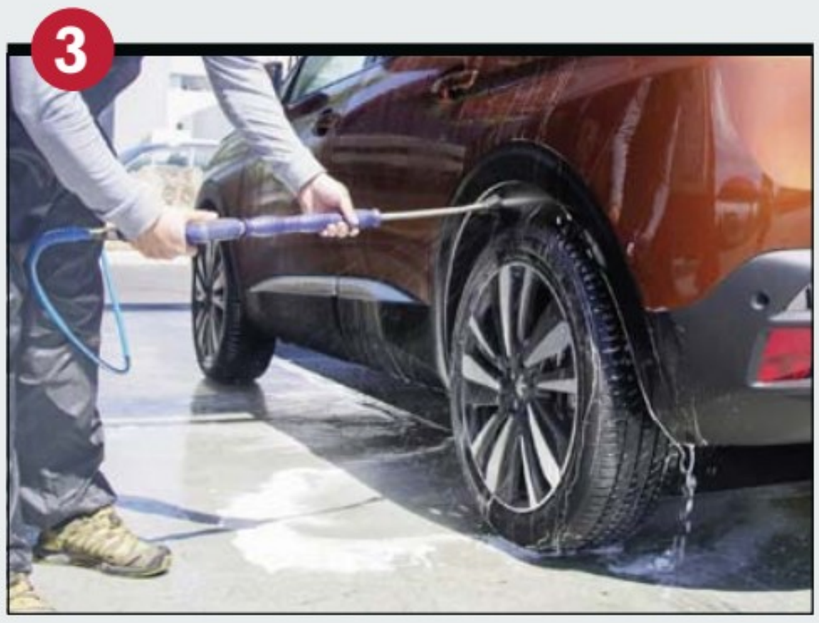
2



F. GROUT

Préparez le matériel. Avant de placer le véhicule au milieu de la piste de lavage, levez les essuie-glaces (référez-vous à la méthode du livret de bord). Ne verrouillez pas les portes, de manière à conserver les rétroviseurs en position déployée. Enfin, saisissez la lance pour démêler le tuyau.

3



F. GROUT

D'abord, le mode prélavage. Cette option offre le jet le plus puissant et, parfois, de l'eau chaude. Deux bonnes raisons de l'utiliser pour décrasser les passages de roue et bas de caisse, et ramollir les saletés tenaces. Déplacez le jet du nettoyeur de haut en bas en commençant par le toit.

4



F. GROUT

Passez à l'action mécanique. Après avoir purgé le tuyau du savon en basculant sur le mode "anti-traces", pulvérisez à nouveau les nettoyants spécifiques (jantes, démoustiquant…) sur les zones concernées. Puis utilisez la brosse, sans dépenser de jeton, et frottez.

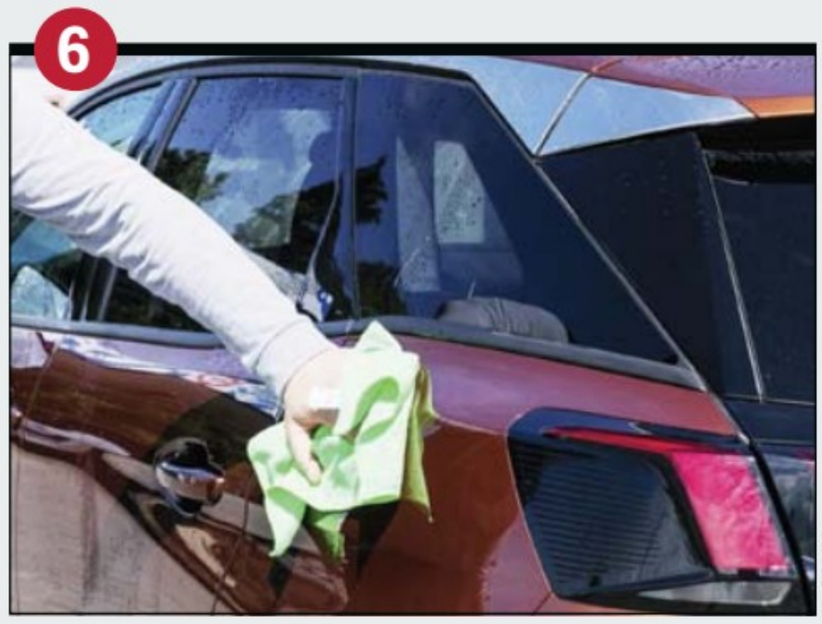
5



F. GROUT

Rincez abondamment. Lorsque vous saisissez la lance, vérifiez que le tuyau est bien démêlé et qu'il vous permet de faire le tour de l'auto. Toujours avec le réglage "sans traces", insérez un jeton et rincez là encore de haut en bas, en débutant par le toit, puis en vous déplaçant autour du véhicule.

6



N. SOLER

Eliminez l'eau. Malgré les promesses commerciales, il est rare d'éviter les traces de calcaire. Déplacez le véhicule dans une zone ombragée, à proximité, et essuyez l'ensemble de la carrosserie avec une peau de chamois humidifiée au préalable, sans oublier les surfaces vitrées.

Acheter une voiture d'occasion



Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux

Les 10 bonnes affaires du moment



Stars surcotées revenant sur terre, catégories boudées, modèles remplacés… les tarifs des voitures d'occasion retrouvent peu à peu des niveaux raisonnables, permettant à nouveau de réaliser quelques jolis coups. *Auto Plus* vous dévoile les meilleurs plans de cette fin d'année.

Les citadines

Dacia Spring 45

Electrique ▮ 2 CV ▮ 45 ch ▮ 126 km/h ▮ Autonomie : 162 km ▮ 310 dm³

PAC



N. SOLER

Affichée 40 % moins cher qu'il y a un an, la Spring devient l'une des électriques les plus abordables du marché. En cause, la multiplicité de l'offre et l'arrivée d'une version plus puissante. Mais cette 45 ch suffit pour la ville et pourra occasionnellement s'aventurer sur les grands axes. Avec son gabarit compact (3,74 m de long), ses larges protections de carrosserie et sa position de conduite surélevée, la Spring est avant tout destinée à la ville. Un terrain où elle peut parcourir 200 km entre deux recharges. Comptez alors 4h30 sur une borne de 7,4 kW et 14h sur secteur. En occasion, la Business est un bon plan : au prix de la Confort, elle offre un radar de recul sans surcoût.

Vu une Business de 2021 avec 21 000 km à 8 590 €

Renault Captur E-Tech Plug-in

Hybride rechargeable ▮ 5 CV ▮ 160 ch ▮ 173 km/h ▮ 6,2 l/100 km ▮ 288 à 408 dm³

PAC



A. CORTESI

Récemment restylé, le Captur 2 se fait plus abordable dans sa version originelle. De quoi rendre plus accessible la version hybride rechargeable, l'une des rares du genre sur le segment des SUV citadins. Après avoir chargé sa batterie durant 7h sur secteur ou 3h40 sur une Wallbox (7,4 kW), il peut ainsi parcourir 35 km en moyenne et jusqu'à 42 km en ville. A l'usage, son originale boîte à crabots à quatre rapports lui offre une belle douceur de conduite en ville, mais génère quelques creux à l'accélération. A bord, la dotation généreuse de l'Intens (aide au maintien dans la voie, GPS, lecture des panneaux et freinage automatique d'urgence) et son appréciable banquette coulissante séduisent.

Vu un Intens de 2020 avec 59 000 km à 16 890 €

Seat Ibiza 1.0 TSI 95

Essence ▮ 5 CV ▮ 95 ch ▮ 176 km/h ▮ 6,3 l/100 km ▮ 367 dm³



N. SOLER

Cousine de la Volkswagen Polo, la Seat Ibiza 5 s'en démarque par ses tarifs inférieurs de 10 à 20 % en seconde main. Elle dispose pourtant du même (excellent) 1.0 TSI. Un bloc essence très robuste, qui parvient à se montrer tonique tout en étant l'un des plus sobres de sa catégorie. Et comme la version de 95 ch se révèle presque aussi performante que la 115, autant garder son argent pour viser une riche finition Xcellence. Joliment présentée, celle-ci profite, de série, d'un grand écran tactile, d'un radar de recul, de la climatisation, des essuie-glaces et des phares automatiques. L'intérieur séduit également par son habitabilité généreuse et son vaste coffre. Seul regret, si les assemblages sont rigoureux et tiennent bien dans le temps, les plastiques ne sont pas aussi flatteurs qu'à bord de la Volkswagen.

Vu une Xcellence de 2018 avec 78000 km à 10990 €



A. SAUNIER

PAC PAC

Prime à la conversion 2024

Depuis le 14 février dernier, les aides pour les véhicules d'occasion ont baissé et le bonus écologique a disparu. La prime à la conversion subsiste (PAC). Pour en bénéficier, il faut envoyer au rebut un diesel datant d'avant le 1er janvier 2011 ou une essence d'avant janvier 2006. La somme allouée dépend des revenus et de la motorisation.

Cas n° 1: le revenu fiscal de référence (RFR) par part du foyer est inférieur à 7100 €.
La prime atteint:
PAC 3000 € (dans la limite de 80 % du prix) pour l'achat d'une thermique mise en circulation après le 1er janvier 2011 et dont les rejets de CO_2 sont sous 105 g/km (NEDC) ou 133 g/km (WLTP).
PAC 5000 € pour l'achat d'une auto électrique ou à hydrogène.

Cas n° 2: le RFR par part est compris entre 7100 et 15400 €. **L'aide est alors de:**
PAC 500 € (dans la limite de 80 % du prix d'achat).
PAC 1500 € pour une électrique ou une hydrogène.
Si vous êtes considéré comme un gros rouleur (la distance entre votre domicile et lieu de travail est supérieure à 30 km et/ou vous parcourez plus de 12000 km/an avec votre véhicule personnel à titre professionnel), les montants du cas n° 1 s'appliquent.

Cas n° 3: le RFR par part est compris entre 15400 et 24900 €. **Vous aurez droit à:**
PAC 1500 €, uniquement pour l'achat d'un véhicule 100 % électrique ou fonctionnant à l'hydrogène.
A noter, ces primes ne sont versées qu'une fois par personne.

Les compactes

Opel Astra 1.0 T

Essence ▮ 5 CV ▮ 105 ch ▮ 185 km/h ▮ 6,6 l/100 km ▮ 314 dm³


A. SAUNIER

C'est l'une des dernières créations de la marque avant sa reprise par le groupe PSA, devenu Stellantis. A ce titre, elle profite d'un 1.0 essence maison très réussi, et infiniment plus fiable que le 1.2 (un moteur PureTech) qui l'a remplacé lors du restylage de 2020… Tonique, sobre, il va comme un gant à l'Astra "K", qui fait par ailleurs état de très bonnes qualités routières. Un bilan flatteur qui ne l'empêche pas d'avoir sombré dans l'anonymat, l'arrivée de sa remplaçante ayant confirmé sa forte décote en occasion. Aucune raison de se priver, donc, la version haut de gamme avec ses nombreuses aides à la conduite (lecture des panneaux, freinage auto. d'urgence…) s'affichant, elle aussi, à prix attractif.
Vu une Innovation de 2016 avec 108000 km à 8990 €

Peugeot 3008 Hybrid

Hybride rechargeable ▮ 10 CV ▮ 225 ch ▮ 225 km/h* ▮ 7,6 l/100 km ▮ 406 dm³

PAC


N. SOLER

Malgré un restylage visible, le 3008 opus 2 a vu ses tarifs plonger en seconde main depuis l'arrivée du troisième opus. Les versions hybrides rechargeables, qui sont les plus impactées, ont perdu plus d'un quart de leur valeur en un an. Logique, ce sont les seules à avoir un modèle équivalent dans la gamme de la nouvelle génération. Une aubaine pour l'acheteur : cette version est la plus fiable, laissant les pépins aux 1.2 PureTech et autres diesels BlueHDi. A l'usage, les 225 ch permettent de profiter du dynamisme du châssis, tandis que les batteries autorisent jusqu'à 40 km d'autonomie en ville en 100 % électrique. Le tout avec une belle sobriété sur route et un très bon confort.
Vu un Allure Pack de 2021 avec 77000 km à 21990 €

Volkswagen Golf SW 1.6 TDI 115

Diesel ▮ 6 CV ▮ 115 ch ▮ 186 km/h ▮ 5,7 l/100 km ▮ 569 dm³


N. SOLER

Pendant longtemps, les Golf 7 TDI ont été surcotées. Mais ça, c'était avant le dieselgate. Aujourd'hui, les Volkswagen carburant au gazole sont moins en vue que leurs homologues essence badgées TSI. Dans le cas de la version SW, s'ajoute un format de break totalement relégué au second plan par les SUV. A tel point que la Golf 8 n'a pas été déclinée dans cette carrosserie, pourtant très pratique… A l'usage, le coffre agrandi de 138 dm³ accroît encore la polyvalence de l'auto, idéale pour enchaîner les kilomètres en famille. Préférez toutefois la boîte robotisée DSG7 à la transmission manuelle à cinq rapports: elle tire mieux parti des 115 ch du 1.6 TDI, sans augmenter son appétit. Proposée au restylage, la série spéciale First Edition apporte GPS et caméra de recul sans surcoût par rapport à la Confortline dont elle dérive.
Vu une First Edition de 2017 avec 126000 km à 12990 €

*Donnée constructeur.

Acheter une voiture d'occasion

Les familiales

BMW Série 3 Touring 320d xDrive

Diesel ▮ 10 CV ▮ 190 ch ▮ 217 km/h ▮ 6 l/100 km ▮ 459 dm³



F. KIRCHBAUER / BMW

Difficile de résister à la déferlante des SUV quand on est une familiale, même premium… Grand classique de la marque, la Série 3 n'échappe pas à cette réalité et se déprécie beaucoup plus vite que les SUV de la gamme. Sa cote a ainsi baissé de plus de 25 % en un an. Ses qualités sont pourtant intactes et elle offre un agrément de conduite au top dans cette version 320d.
Elle réussit, en outre, à afficher une sobriété bluffante, y compris avec la boîte automatique à huit rapports, livrée d'office avec les quatre roues motrices (xDrive). Une combinaison très prisée des gestionnaires de flottes, ce qui explique le nombre de Business Design (une finition réservée aux professionnels en neuf, basée sur la Lounge, avec une caméra de recul en bonus) dans les annonces. Bon point, le break n'est pas plus cher.
Vu un Business Design de 2021 avec 87 000 km à 29 990 €

DS 9 E-Tense 225

Hybride rechargeable ▮ 13 CV ▮ 225 ch ▮ 240 km/h * ▮ 7,9 l/100 km ▮ 476 dm³

PAC



A. SAUNIER

Autant le dire d'emblée, cette DS 9 est une affaire si vous comptez la garder longtemps. En effet, la grande berline française voit ses prix fondre comme neige au soleil. Neuve, elle valait près de 60 000 €, et seulement la moitié au bout de deux à trois ans… Ses qualités d'accueil (confort royal, places arrière dignes d'une limousine) ne sont pas en cause, son problème vient de son manque de notoriété. Car sa finition est soignée et sa dotation très riche : sellerie cuir, suspension active, écran 12 pouces, sièges électriques chauffants… Deux livrées coexistent, à des tarifs proches : la chic Rivoli + ou la sportive Performances Line +.
A l'usage, son appétit raisonnable et la possibilité de rouler 38 km sans consommer une goutte d'essence (après une recharge de 1h45 sur une borne 7,4 kW) réduisent le budget d'utilisation.
Vu une Rivoli + de 2022 avec 58 000 km à 28 990 €

Renault Espace 2.0 Blue dCi 160

Diesel ▮ 8 CV ▮ 160 ch ▮ 190 km/h ▮ 7,4 l/100 km ▮ 705 à 870 dm³



C. MARTIN

En repositionnant l'Espace sur le segment des SUV, Renault pensait lui éviter de passer de mode. La mauvaise réputation, due notamment à la fragilité de son 1.6 dCi 160, condamne toutefois les vendeurs de l'opus 5 à modérer leur tarif en occasion. Les choses sont pourtant rentrées dans l'ordre avec l'arrivée du 2.0 Blue dCi fin 2018. Mais trop tard pour redorer son image. Résultat, on peut s'offrir un modèle Intens à moins de 20 000 €. Au menu, une sellerie cuir, un hayon électrique, la navigation, l'affichage tête haute et une flopée d'aides à la conduite (régulateur adaptatif, maintien dans la voie…). Royal !
Au volant, le 2.0 n'offre pas des performances ébouriffantes, mais supporte bien la charge. A noter, les versions dotées de sept places s'échangent entre 600 et 1 000 € plus cher.
Vu un Intens de 2019 avec 106 000 km à 19 790 €

Tesla Model 3 Autonomie Standard + 325 ch

Electrique ▮ 7 CV ▮ 325 ch ▮ 225 km/h ▮ Autonomie : 334 km ▮ 525 dm³

PAC



N. SOLER

Il y a peu, une Tesla Model 3 d'occasion se revendait à des tarifs équivalents, voire supérieurs, à ceux du neuf. Le soufflé étant enfin retombé, l'achat devient envisageable avec un budget de 25 000 €. A ce tarif, on trouve essentiellement les versions Autonomie Standard + en 300 et 325 ch.
La seconde étant à peine plus chère que la première, aucune raison de se priver de son rayon d'action accru d'une dizaine de kilomètres. Côté recharge, comptez 9h sur une borne 7,4 kW et une vingtaine d'heures sur secteur. Bon à savoir, si la garantie n'excède pas 4 ans ou 80 000 km, les batteries sont, elles, couvertes 8 ans ou 160 000 km. L'auto étant fiable, cela laisse de quoi voir venir. Il faudra toutefois contrôler l'état de l'habitacle, la finition se révélant perfectible.
Vu une SR + de 2021 avec 96 000 km à 24 990 €

*Donnée constructeur.

Range Rover Evoque

En portant son dévolu sur un Evoque d'occasion, toujours entretenu dans le réseau Land Rover, Eric Maisons pensait qu'il serait considéré par la marque en cas de pépin. Il découvre qu'il n'en est rien.



F. GROUT

Une facture de 2 103 € pour changer de Fap à 77 300 km !

Premium rime-t-il réellement avec qualité, fiabilité et service ? Ceci n'a rien d'un sujet de philosophie, c'est la question que se pose Eric Maisons, de Digny (28). Au début de cette année, notre lecteur fait l'acquisition d'un Range Rover Evoque de fin 2019 qui n'a alors que 68 000 km. Avant de clore la transaction, Eric s'assure que les antécédents de ce SUV sont parfaitement limpides. Et ils le sont : toutes les révisions ont été réalisées par un concessionnaire de la marque et le seul problème signalé est le changement de la vanne EGR en 2023. L'auto affichait 60 000 km et l'opération avait été prise en charge par le constructeur.

Tranquillité non assurée

Mais cet été, alors qu'il n'a parcouru que 10 000 km depuis l'achat de son Evoque, Eric voit le voyant moteur orange s'allumer au tableau de bord. Immédiatement, il se rend chez un membre du réseau Land Rover, afin de faire diagnostiquer le problème. Le chef d'atelier est alors porteur d'une mauvaise nouvelle. En effet, le filtre à particules est fissuré et il n'y a pas d'alternative, il doit être remplacé. Face au devis de 3 656 €, Eric a le bon réflexe : il exige que le concessionnaire fasse une demande de prise en charge auprès de Land Rover. Ce dernier accorde, sans trop se faire prier, une participation à hauteur de 43 %. Mais pour Eric, à 78 000 km, ce petit geste est largement insuffisant.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Plus encore que pour d'autres éléments, la longévité d'un filtre à particules est liée à l'usage qui est fait de la voiture. Toutefois, nos experts confirment qu'il devait durer, sans peine, au moins jusqu'à 150 000 km. C'est-à-dire quasiment deux fois plus longtemps que dans le cas de l'Evoque d'Eric. De plus, ce Range Rover ayant moins de 5 ans, il n'est pas possible d'appliquer un taux de vétusté sur le montant de la prise en charge. A 78 000 km, celle-ci doit grimper jusqu'à atteindre 80 % du total de la facture.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Ford Focus

Ecran noir

La tablette tactile de ma Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 de 2020 (72 700 km) a subitement refusé de s'allumer. Mon concessionnaire a donc procédé au changement du boîtier électronique qui la gère. Sur un devis de 920 €, je n'ai obtenu qu'un rabais de 18 %.

Pascal Terrazzoni, 97441 Sainte-Suzanne

NOTRE CONSEIL Est-il réellement utile de préciser que l'âge et le kilométrage justifient une prise en charge intégrale de cette défaillance ? En tout cas, ne lâchez rien. Dans un premier temps, mettez Ford en demeure, par lettre recommandée avec AR, de vous rembourser totalement la facture.

Volvo XC60

Fuite de gaz

Au début de l'été, la clim' de mon XC60 D4 de 2019 (84 700 km) s'est arrêtée de fonctionner. Il a fallu remplacer le joint torique. Le devis de 728 € a été payé pour moitié par Volvo. Est-ce suffisant ?

Bernard Rochette, 42100 Rochetaillée

NOTRE CONSEIL En théorie, ce joint ne devrait pas être remplacé avant 200 000 km. Mais le temps joue aussi un rôle dans l'usure de cet élément. Ainsi, en tenant compte du faible kilométrage de votre XC60 et du fait qu'il est âgé de plus de 5 ans, exigez de Volvo qu'ils revoient leur offre. Une nouvelle proposition à hauteur de 80 % serait tout à fait acceptable.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Citroën a payé 70 % du capteur de température

Géraldine Lefranc, de Chaufour-lès-Bonnières (78), est une lectrice soulagée. Dans notre n° 1869, elle pestait contre son Citroën C5 Aircross 1.5 Blue HDi 130 de 2020. A 71 200 km, son SUV était victime d'une panne du capteur de température des gaz d'échappement et elle avait dû régler la totalité de l'intervention, à savoir 353 €. Mais, à la suite de la publication du dossier de Géraldine, la marque aux chevrons est finalement revenue à la raison et lui a envoyé un avoir de 247 €, soit 70 % du montant de la facture initiale.

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



PHOTOS : N. SOLER

BIEN CHOISIR UN…

Ford Puma essence (2019-…) à moins de 17 000 €

Suite logique d'une entrée réussie sur le segment des SUV urbains, les Puma se trouvent aujourd'hui en nombre sur le marché de l'occasion. Reste à savoir quelles versions sortent du lot…

Nul doute que le Puma doit son succès à son look séduisant. Revers de ce style proche d'un SUV coupé, il faut courber l'échine pour prendre place à l'arrière. Par ailleurs, la faible largeur aux coudes nuit à la qualité de l'accueil : on voyage confortablement à deux sur la banquette, mais pas à trois. En revanche, le Puma assure côté coffre. Grâce à l'astucieux bac de 80 dm³ sous le plancher, le volume de chargement atteint 475 dm³ ! Au volant, les impressions sont mitigées : outre la planche de bord disons… banale, l'abondance de plastiques durs, sensibles aux rayures, a tendance à fâcher. Mais la position de conduite s'adapte à toutes les morphologies, l'ergonomie des commandes s'avère intuitive et les zones de rangement sont de bonne dimension. Reste une particularité de la gamme : la dotation quasi égale entre les finitions Titanium et ST-Line, à l'exception du compteur digital de 12", réservé à la seconde. La ST-Line se démarque aussi par une présentation sportive, plus soignée : boucliers et sortie d'échappement spécifiques, protections d'ailes ton carrosserie, et, à bord, surpiqûres rouges (sellerie et volant). La même logique est appliquée aux niveaux Titanium X et ST-Line X, caractérisés par des roues de 18" et une sellerie partiellement habillée de similicuir.

Choix de motorisations

Dynamique, le châssis du SUV Ford régale par son train avant accrocheur. Gare, cependant, aux modèles chaussés de roues de 19", lesquelles dégradent un confort déjà ferme en 18". Côté moteurs, le 1.0 EcoBoost est accommodé à toutes les sauces. Les Hybrid 125 et 155 officient depuis 2019 et peuvent être associés à une boîte automatique à partir du printemps 2020. Pour le plus puissant des deux, cette transmission demeure rare dans notre budget. Pile un an plus tard, une déclinaison 1.0 EcoBoost 125 Flexifuel, capable de carburer au bioéthanol (à 0,80 €/l), arrive. Cependant, elle n'intègre une hybridation "légère" (batterie 48 V + alterno-démarreur) qu'en janvier 2022 (le logo "EcoBoost Hybrid" sur le hayon permet de l'identifier). Mais si, en neuf, Ford proposait ces deux variantes économiques au même tarif que le 1.0 EcoBoost 125 Hybrid, les vendeurs de versions Flexifuel d'occasion sont bien plus gourmands. De plus, certains n'hésitent pas à présenter un modèle équipé d'un simple boîtier de conversion à l'éthanol comme un Puma Flexifuel d'origine… Heureusement, le taux de CO_2 inscrit sur la carte grise permet de mettre au jour la supercherie.

Par Guillaume Jean



L'ergonomie réussie du poste conduite ne suffit pas à faire oublier les plastiques durs des contre-portes et du couvercle de la boîte à gants, très exposés aux rayures.



Nombre de places : 5



Volume : 475 dm³

La faible largeur aux coudes limite l'accueil à deux passagers pour voyager correctement. Le coffre se classe parmi les références de la catégorie, notamment grâce à son rangement de 80 dm³ situé sous le plancher.

Très bien Bien Moyen Décevant Mauvais (dans la catégorie)

Côté équipements

Hormis une présentation distincte, les finitions Titanium et ST-Line partagent leur dotation, déjà complète : connexion Apple CarPlay/Android Auto et navigation sont en série. Même topo pour les niveaux "X", qui ajoutent la clim' auto., les phares et essuie-glaces auto., plus le chargeur à induction. Quant à la livrée ST-Line Vignale, elle se reconnaît à sa calandre chromée et se distingue par sa sellerie cuir ainsi que des sièges avant chauffants et massants.

LA DOTATION DE SÉRIE

Titanium et ST-Line: • ABS + AFU + ESP • Aide au maintien dans la voie • Aide au parking AR • Airbags frontaux, latéraux AV, rideaux AV/AR • Bluetooth • Clim' manuelle • Ecran tactile 8" • GPS • Jantes alu 17" • Radio-MP3 • Régul. de vitesse • USB • Vitres élec. AV/AR.

Titanium X et ST-Line X: • Chargeur à induction • Clim' auto. • Jantes alu 18" • Phares et essuie-glaces auto. • Rétro intérieur jour/nuit auto. • Siège passager réglable en hauteur • Système hi-fi • Vitres AR surteintées.

ST-Line Vignale: • Aide au parking AV • Clé mains libres • Phares full led • Rétros rabattables électriquement • Sellerie cuir • Sièges avant chauffants et massants.



Côté moteurs

LES CHIFFRES (LABO Auto Plus LABO)	1.0 EcoBoost 125 Hybrid	1.0 EcoBoost 125 Flexifuel	1.0 EcoBoost 125 Hybrid Flexifuel (1)	1.0 EcoBoost 125 Hybrid DCT7	1.0 EcoBoost 155 Hybrid
Vitesse maxi	173 km/h	176 km/h (1)	177 km/h (1)	180 km/h	189 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s6	31s6 (1)	31s8 (1)	32s2	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	8s/10s2/13s7	10s/12s9/18s3 (1)	9s6/12s3/16s6 (1)	7s en Drive	6s2/8s4/11s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	7,3 l/100 km (1)	7,2 l/100 km (1)	6,6 l/100 km	6,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,8/6,3 l/100 km	7/7,4/7,5 l/100 km (1)	7/7,5/7,2 l/100 km (1)	6,5/6,5/6,9 l/100 km	6,2/6,6/6,8 l/100 km
Poids	1 276 kg	1 223 kg	1 267 kg	1 291 kg	1 294 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m	66 m	68 m	65 m
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm^3	999 cm^3	999 cm^3	999 cm^3	999 cm^3
Puissance maxi	125 ch à 6 000 tr/mn	125 ch à 6 000 tr/mn	125 ch à 6 000 tr/mn	125 ch à 6 000 tr/mn	155 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	210 Nm à 1 750 tr/mn	200 Nm à 1 750 tr/mn	210 Nm à 1 750 tr/mn	210 Nm à 1 750 tr/mn	240 Nm à 2 500 tr/mn
CO_2/Pastille Crit'Air	122 g/km/1	126 g/km/1	118 g/km/1	129 g/km/1	125 g/km/1
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 7 rapports	Manuelle, 6 rapports

Pour un budget inférieur à 17 000 €, cinq variantes du 1.0 EcoBoost sont disponibles.

1.0 EcoBoost 125 Hybrid: ce bloc doté de l'hybridation légère se montre vif, souple, discret, et maîtrise sa consommation. Un bon élève dont les prix débutent autour de 13 000 € avec 100 000 km environ.

1.0 EcoBoost 125 Flexifuel E85: hormis une chute des reprises, carburer à l'E85 reste transparent en fonctionnement. A kilométrage équivalent, cette version réclame 2 000 € de plus qu'un 1.0 EcoBoost 125 Hybrid. Un écart que l'économie à la pompe met 50 000 km à combler. De quoi réfléchir, d'autant que le coût d'entretien (vidanges plus fréquentes) est également supérieur.

1.0 EcoBoost 125 Hybrid Flexifuel E85: le bloc Flexifuel adopte l'hybridation début 2022, sans grand gain en sobriété. Les reprises progressent un peu. On trouve des exemplaires à partir de 16 000 € avec 90 000 km. Là aussi, l'intérêt financier est assez discutable.

1.0 EcoBoost 125 Hybrid DCT7: douce et réactive, la boîte robotisée à 7 rapports apporte un indéniable agrément à la conduite. Autant recherché qu'une version Flexifuel, un Puma équipé de cette transmission demande un budget minimal de 16 000 € environ avec 80 000 km au compteur.

1.0 EcoBoost 155 Hybrid: avec ce niveau de puissance, les chronos du 1.0 EcoBoost passent un cap, sans trop influer sur la consommation. Mais comptez au moins 14 500 € pour un modèle Titanium affichant 90 000 km, soit nettement plus que pour un 1.0 EcoBoost 125, déjà convaincant.

Côté fiabilité

A surveiller

Bugs électroniques. Des propriétaires se plaignent de dysfonctionnements de la radio et du système multimédia (coupure du son, lenteur d'exécution des menus, voire déconnexion intempestive d'Android Auto ou Apple CarPlay. Une mise à jour dans le réseau (150 €) permet d'éradiquer ces petites avaries.
Direction. Dans de rares cas, une défaillance de la colonne se traduit par des cognements à la rotation du volant. La facture peut grimper jusqu'à 1 200 €.
Rappels. En mars 2020, une faiblesse du ressort de retenue du module d'airbag conducteur conduit au rappel des Puma fabriqués de novembre 2019 à janvier 2020. En septembre 2020, une autre campagne de rappel est lancée pour un branchement non conforme de la batterie hybride, pouvant entraîner une perte de la fonction électrique. Etaient concernés les modèles produits de novembre 2019 à juillet 2020.

1. Mesures avec du carburant E85.

Nous vous conseillons

Un Puma 1.0 EcoBoost 125 ST-Line X
Ce bloc tonique fait preuve d'une appréciable polyvalence, tout en maîtrisant sa consommation. On trouve des modèles ainsi motorisés et fort bien dotés en finition ST-Line X à partir de 14 000 €, avec environ 75 000 km au compteur.



Le coin des experts



Rubrique coordonnée par Pascale Gétin

POLICIER, GENDARME, ASVP, GARDE CHAMPÊTRE…

Quels sont les vrais pouvoirs des forces de l'ordre ?



C'est une question qui peut vous traverser l'esprit quand un agent vous verbalise alors qu'il est en civil ou quand un autre vous ordonne d'ouvrir votre coffre : à cet instant, n'est-il pas en train d'outrepasser ses droits ? Pour savoir qui peut exiger quoi, petit passage en revue des prérogatives liées à chaque uniforme.

Entre les excès de zèle et les assertions douteuses des autorités en général, il est difficile pour un conducteur qui n'est pas féru de loi ou avocat de séparer le bon grain de l'ivraie. Force est de constater aussi que même quand on n'a rien à se reprocher, on peut être vite déstabilisé en présence d'un uniforme ou, à l'opposé, voir rouge et s'emporter. Ce qui n'est pas non plus le comportement idéal à adopter lors d'une interpellation. A travers quelques exemples, et afin d'éviter qu'un simple contrôle routier ne dégénère, *Auto Plus* fait le point sur les prérogatives des différentes forces de l'ordre chargées de faire appliquer la loi en matière de sécurité routière.

Les policiers, gendarmes ou municipaux peuvent-ils tout verbaliser à la volée ?

Oui. Ils n'ont ni besoin d'un appareil de mesure (radar pour la vitesse, sonomètre pour le bruit), ni nécessité d'identifier le conducteur en infraction (excès de vitesse, feu rouge ou stop grillé, non-port de ceinture, téléphone au volant…) pour dresser un PV. En théorie, toutes les infractions au code de la route peuvent être constatées à distance, et ce, quel que soit le grade de l'agent, garde forestier compris *(voir plus loin)*. Néanmoins, seules une petite vingtaine de fautes – d'ailleurs vidéo-verbalisables – sont redevables pécuniairement par le titulaire du certificat d'immatriculation, sauf à désigner l'auteur de l'infraction, à invoquer une usurpation de numéro de plaque, un vol, une destruction, un autre cas de force majeure ou à contester le PV (articles R.121-6 et L.121-3 du code de la route).

Peut-on m'obliger à régler un PV cash et sur place ?

Non. Seul un conducteur immatriculé à l'étranger ayant commis une infraction peut potentiellement être amené à devoir payer l'amende illico, quitte à aller jusqu'à un distributeur de billets. Sinon, le paiement valant reconnaissance de la faute, il est au contraire déconseillé de s'acquitter du PV sur place. Vous ne pourriez plus le contester si d'aventure vous vous rendiez compte, après coup, qu'il était indu. Sans compter que vous pouvez aussi tomber sur de faux policiers qui rançonnent les automobilistes sur le bord des routes, comme nous vous le signalions en juin dernier, à l'approche de l'été.

Un agent en civil peut-il me dresser un PV ?

Oui. Cela semble surprenant, mais un gendarme ou un policier est avant tout un agent judiciaire assermenté. A ce titre, il peut vous verbaliser seul et en civil. En cas d'interpellation, il doit toutefois pouvoir présenter un signe distinctif (carte professionnelle, brassard). On retiendra aussi qu'un maire est un officier de police judiciaire (OPJ) et qu'il bénéficie des mêmes prérogatives.

Peut-on fouiller mon coffre ?

Non. Un officier de police judiciaire (OPJ) a le droit d'inspecter la malle, l'habitacle et le compartiment moteur de votre véhicule uniquement dans le cadre d'une enquête (vol de voiture, terrorisme, stupéfiants…) et sur ordre du procureur. Ainsi, seuls les douaniers sont habilités à effectuer des fouilles (corporelles comprises) au sein de leur mission de surveillance du territoire (lutte contre les trafics, le blanchiment d'argent…). En dehors des situations d'enquête, un policier ou un gendarme n'a pas le droit de vous demander d'ouvrir le coffre, ne serait-ce que pour une inspection visuelle. Pour autant, il peut s'avérer difficile de s'y opposer, et ce, quelle que soit la fonction de l'agent : OPJ, agent de police judiciaire (APJ), agent de police judiciaire adjoint (APJA), agent municipal, garde champêtre… Vous pouvez cependant lui rappeler que cela s'apparente à une perquisition de domicile et que c'est illégal. Mais vous avez intérêt à être en

Stationnement payant : les agents privés ont des pouvoirs très limités

Depuis 2018, le PV à 17 € pour défaut de paiement à l'horodateur est remplacé par le forfait de post-stationnement (FPS), une pénalité décidée par chaque commune et qui a entraîné de spectaculaires augmentations, comme à Paris. Les contrôles, eux, sont confiés soit à des prestataires privés, soit laissés à la charge des agents municipaux :

- **Les agents assermentés** constatent le non-paiement de la redevance, déposent éventuellement un avis sur le véhicule ou l'envoient par voie postale. S'il s'agit de prestataires privés, ils n'ont pas le droit de verbaliser un stationnement gênant, abusif ou dangereux.
- **Les "sulfateuses à PV"** dotées de lecteurs automatiques des plaques d'immatriculation (Lapi) sillonnent les rues des villes et scannent à la chaîne les plaques des véhicules stationnés sur les places payantes. Ceux pour lesquels aucun paiement n'est en cours sont pris en photo, les données requises sont collectées et un FPS est généré. En bout de chaîne, des agents assermentés, privés ou non, sont censés vérifier les clichés avant de valider définitivement la sanction.

règle (papiers à jour, pneus et feux conformes…), car l'agent risque d'être piqué au vif et de scruter votre auto afin de chercher la petite bête.

Peut-on m'ordonner de sortir de mon véhicule ?

Non. C'est possible aux Etats-Unis mais pas chez nous, et certainement pas pour une "simple" infraction au code de la route. En revanche, le conducteur a l'obligation d'obtempérer à une sommation de s'arrêter émanant d'un représentant de l'autorité et de présenter ses papiers. S'il refuse, il s'expose à de lourdes poursuites, car ce sont des délits. Idem s'il refuse de se soumettre à un dépistage d'alcoolémie ou de stupéfiants (art. L.233-2 du code de la route).

Un ASVP peut-il contrôler toutes les infractions routières ?

Non. L'agent de surveillance de la voie publique est rattaché au responsable de service de la police municipale. S'il a pour mission d'assurer votre sécurité dans les espaces publics, son pouvoir en matière de contrôles routiers se limite au bon respect des règles de stationnement – gênant, abusif, interdit, mais aussi payant –, et au constat des infractions concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours de gares.

Un policier municipal peut-il contrôler mon alcoolémie ?

Oui. Les policiers municipaux sont des agents de police judiciaire adjoints (APJA). Ils sont habilités à vous faire souffler dans le "ballon" sur leur territoire communal et sous la responsabilité d'un officier de police judiciaire (OPJ) de la police nationale ou de la gendarmerie nationale. Idem en ce qui concerne le dépistage de stupéfiants depuis 2019.

Un garde champêtre peut-il, lui aussi, me verbaliser ?

Oui. En sus des contraventions au stationnement, un garde champêtre est autorisé à régler la circulation, à constater par procès-verbal sur son territoire communal les infractions au code de la route (excepté le délit de grande vitesse). Il peut également procéder aux tests de dépistage (alcool, stupéfiants), dans les mêmes conditions qu'un policier municipal. Depuis mi-2023, les prérogatives de cette police de proximité sont élargies aux infractions à l'arrêt et au stationnement dans les espaces naturels, mais aussi sur les voies publiques et privées ouvertes à la circulation publique[1] en ce qui concerne les caravanes et camping-cars.

Peut-on me menotter ?

Non. Il existe cependant un cas précis qui l'autorise, comme le rappelle l'article R.434-17 du code de la sécurité intérieure : *"L'utilisation du port des menottes ou autre entrave n'est justifiée que lorsque la personne appréhendée est considérée soit comme dangereuse pour autrui ou pour elle-même, soit comme susceptible de tenter de s'enfuir."* N'hésitez pas à porter plainte s'il y a lieu. Dans le même esprit, l'usage du vouvoiement est requis.

Par Pascale Gétin

1. Articles L.521-1 du code de la sécurité intérieure, et L.161-1 et L.161-4 du code forestier.



N. VALLAURI / LA PROVENCE / MAXPPP

Gardes forestiers et agents de police municipale ont vu leurs missions évoluer en matière de dépistage d'alcool et de stupéfiants au volant.

VOS QUESTIONS

Conso Contrôle technique

"Il y a réellement de gros écarts de tarifs d'un centre de contrôle à un autre. Existe-t-il un site qui permettrait de comparer les offres dans ma zone géographique ?"

Joachim R., 50100 Cherbourg


ADOBE STOCK

Pascale Gétin. Une carte de France interactive des prix du contrôle technique existe déjà. Il s'agit du site gouvernemental Prix.conso.gouv.fr/controle-technique, qui vient d'ailleurs de bénéficier d'une refonte. Il permet d'effectuer une recherche aussi bien sur la carte que directement en indiquant votre commune. Si les prix sont régulièrement actualisés, en revanche, les offres promotionnelles ne sont pas indiquées. Dès lors, pour traquer les remises, il faut soit se rendre sur le comparateur Simplauto.com, soit sur les sites des grandes enseignes du contrôle technique.

Assurance Intempéries

"Dans votre article sur les dégâts dus aux intempéries*, pas un mot sur les abus de certains assureurs qui résilient les victimes de sinistres à répétition. Pourquoi ?"

Estelle F., 62200 Boulogne-sur-Mer


F. LEGRAND / SHUTTERSTOCK

Pascale Gétin. *Auto Plus* dénonce ces abus depuis des lustres mais, vous avez raison, même si cette pratique est légale, elle est regrettable. Lorsqu'un assuré est poursuivi par la malchance, y compris à la suite d'intempéries successives, il court le risque de voir son contrat dénoncé à échéance. Et il aura alors bien du mal à se réassurer. Les portes des compagnies d'assurances classiques lui seront fermées, et il devra souvent s'orienter vers des courtiers, et se contenter d'une formule "light" et chère. Or, l'assurance responsabilité civile (RC) est obligatoire ! S'il essuie des refus, il n'aura alors pas d'autre possibilité que de s'adresser au Bureau central de tarification (BCT)**, qui obligera l'assureur de son choix à le couvrir.

** Auto Plus n° 1881 du 20 septembre 2024. ** Bureaucentraldetarification.fr*

Expertise Valeur de remplacement

"Mon auto en leasing étant irréparable après un accident, l'expert me demande le tableau d'amortissement. Normal ?"

Rachid M., par e-mail

Antoine Jacquot. L'une des prérogatives d'un expert en automobile* est de définir la valeur des véhicules économiquement irréparables à la suite d'un sinistre. Cette valeur, telle que définie par la Cour de cassation, doit correspondre *"au prix de revient sur le marché d'un véhicule du même type et dans un état semblable"*. Dans le cas d'une voiture acquise en leasing, de nombreux experts déterminent à tort la valeur financière en s'alignant sur le montant restant, issu du tableau d'amortissement, dû par le locataire. Le Haut Comité de déontologie de l'expertise en automobile (HCDEA) a rappelé, le 30 janvier dernier, que l'expert doit évaluer l'auto indépendamment de toute considération financière. C'est à l'assureur de faire ensuite une offre de règlement qui tient compte du statut du véhicule (loué ou en propriété) et des conditions du contrat, si l'assuré est responsable du sinistre.

** Article L.326-4 du code de la route.*

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

Dossier spécial





Par Jean-Rémy Macchia et Pierre-Louis Champeaux, avec les experts d'Auto

QUALITÉ DE FABRICATION

144 M décortiqués

Tous nos remerciements au garage du Clos, concessionnaire Honda à Linas (91).

Plus, *Antoine Jacquot et Philippe Delame*

ODÈLES par nos experts

LABO Auto Plus LABO



N. SOLER

Chaque année, vous l'attendez avec impatience, notre grande enquête sur la qualité de construction des voitures. Et comme tous les ans, nous avons été impartiaux et exigeants pour vous livrer le bilan le plus affiné possible.

Si nos derniers tests annuels n'avaient pas été marqués par de réelles surprises, le cru 2024 nous en a, en revanche, apporté un lot. La première émane de deux marques faisant jusque-là référence en matière de qualité de l'habitacle, en l'occurrence Audi et Mini. On se demande quelle mouche a piqué ces constructeurs pour faire un bond en arrière aussi prononcé au niveau de la présentation intérieure et des matériaux utilisés dans l'A3 pour le premier et dans les nouvelles Mini Cooper 3 portes et Countryman pour le second.

Autre source d'étonnement, l'apparition de garnitures de planche de bord et de contre-porte d'un aspect totalement inédit – façon pierre polie par exemple chez Volvo –, qui les rendent difficiles à classer sur le plan qualitatif. L'avenir dira si cette tendance se généralise ou pas. Pour les peintures extérieures, on peut se demander si les robots des usines n'ont pas tous été calibrés de la même manière, tant les épaisseurs sont aujourd'hui similaires (hélas plutôt dans des valeurs basses). Un seul modèle – la Dolphin chez le chinois BYD – fait exception avec une épaisseur quasi double! Sur le plan des soubassements, presque tous les modèles, quelle que soit la gamme, protègent désormais généreusement leurs dessous. On peut néanmoins déplorer la disparition progressive de la feutrine pour les pare-boue de passage de roue au profit du plastique dur, plus sonore. A noter aussi, certains modèles du groupe Stellantis adoptent la peinture au zinc lamellaire pour des éléments des trains roulants en acier. Un plus par rapport à la classique cataphorèse, moins protectrice. ■

Notre méthode

TROIS POSTES EXAMINÉS

Nous avons scruté au plus près chaque modèle. Et traqué les moindres imperfections, avec l'appui d'outils de mesure précis pour certains postes. Dans tous les cas, l'ensemble est noté en fonction d'un barème établi.

Carrosserie/châssis

Soubassements. Chaque voiture, placée sur un pont élévateur, est examinée avec minutie. But de l'investigation: évaluer les protections sous le châssis et le traitement contre les projections. Avec une attention particulière en ce qui concerne les matériaux utilisés, la qualité des fixations, la ligne d'échappement ainsi que les organes périphériques (durits, sondes, connexions).

Carrosserie. Contrôle attentif de l'alignement des éléments fixes (ailes, pavillon, boucliers…) et des ouvrants (capot moteur, couvercle de coffre, portières).

Articulations des ouvrants. Evaluation de la solidité des charnières de porte ainsi que des vérins de coffre et de capot (ou de la béquille de maintien).

Finition extérieure

Peinture. Son épaisseur ainsi que la régularité de son application sont mesurées avec un micromètre à résonance magnétique à plusieurs endroits de la carrosserie. L'aspect de la surface est inspecté, pour déceler une éventuelle peau d'orange ou des écarts de teinte entre différents éléments.

Joints. Examen précis de leur épaisseur, de leur texture, de la présence (ou non) de feutrine, ainsi que de la solidité et de la régularité de leurs fixations.

Habitacle

Garnissages intérieurs. Inspection détaillée des plastiques: aspect de la surface, épaisseur, rembourrage, résistance aux rayures et à l'usure. Cela jusque dans les moindres recoins de l'habitacle.

Revêtements. Evaluation des tissus (ou cuir) de la sellerie, du ciel de toit, mais aussi des moquettes et des tapis de sol.

Assemblages. Vérification minutieuse de la précision des ajustements entre les différents éléments du mobilier intérieur. Test du maniement des commodos, des boutons ou des touches de commande.

NOTATION FINALE

Des notes sur 20 sont attribuées à chaque modèle pour ces trois postes de contrôle. La moyenne de ces trois notes détermine le classement de chaque modèle dans sa catégorie. La note est associée à un code couleur (vert, orange ou rouge):

Du beau travail

Pas mal, mais peut mieux faire

A revoir

Le classement final permet de situer chaque modèle par rapport à ses concurrents dans le même segment. Bien évidemment, plus un modèle monte en gamme, plus les paliers de notation qui conditionnent son code couleur sont sévères.

LES CITADINES

La Clio toujours en tête !

DU BEAU TRAVAIL. La **Renault Clio** brille toujours par sa rigueur de fabrication et son habitacle bien soigné. En finition intérieure, seule la **Volkswagen Polo** la devance. Mais elle fait pratiquement jeu égal avec l'**Audi A1 Sportback**, qui est un tout petit peu moins chic que la précédente génération. La nouvelle **Mini Cooper** arrive tout juste à se maintenir parmi les bons élèves. Elle le doit à sa belle qualité générale. Mais à bord, les plastiques déçoivent fortement : ils sont tous rigides !

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. Restylée, la **Peugeot 208** améliore sa peinture, comme toutes les Peugeot récentes. A bord, elle demeure tout à fait correcte, sans se bonifier. En restant très économique, la modeste **Dacia Spring** perfectionne sa présentation intérieure (plastiques et sellerie). La nouvelle **Suzuki Swift** fait d'énormes progrès en peinture, mais la qualité basique de ses plastiques intérieurs apparaît de plus en plus dépassée. Si la **Citroën C3**, 100 % inédite, s'améliore globalement, son intérieur reste tout juste dans la moyenne. Les "cousines" **Kia Picanto** et **Hyundai i10** restylées demeurent médiocres côté plastiques intérieurs et moquettes. Et la sellerie de la Kia est la moins bien traitée de toute notre enquête. La **MG3** évite de justesse la correctionnelle, avec une finition intérieure très mal placée.

À REVOIR. Les dernières places sont toujours occupées par des modèles ouvertement économiques et datés : la **Mitsubishi Space Star** et la **Fiat Panda**. Deux **Toyota** y sont également reléguées : la **Yaris** à la finition intérieure simpliste et l'**Aygo X**, franchement négligée.



Renault Clio

N. SOLER

Elle se distingue par une qualité générale homogène et un habitacle traité avec soin. Sa peinture et ses joints témoignent d'une attention toute particulière.



Mini Cooper 3 portes

N. SOLER

Bonne note d'ensemble, mais dans l'habitacle, c'est la dégringolade : plus aucun luxe dans les matériaux.



Dacia Spring

N. SOLER

Surprise : à l'occasion de son deuxième restylage, la plus petite Dacia enrichit un peu sa présentation intérieure.

Le palmarès

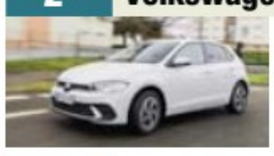
LABO Auto Plus LABO

1re Renault Clio — 14,2



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	15,7
Habitacle	14,3

2e Volkswagen Polo — 13,7



Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	13,2
Habitacle	15

3e Audi A1 Sportback — 13,6



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	14
Habitacle	14,3

3eex ae Volkswagen e-Up — 13,6



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	14,7
Habitacle	13,7

5e Seat Ibiza — 13,4



Carrosserie/châssis	12,8
Finition extérieure	13,3
Habitacle	14

6e Skoda Fabia — 13,3



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	15,3
Habitacle	12,3

7e Opel Corsa — 12,7



Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	13,7
Habitacle	13

8e Mini Cooper 3 portes — 12,6



Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	13,3
Habitacle	12,3

9e Peugeot 208 — 12,4



Carrosserie/châssis	11,3
Finition extérieure	12,3
Habitacle	13,7

10e Fiat 500e — 12,3



Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	12,7
Habitacle	13

11e Dacia Spring — 12,2



Carrosserie/châssis	10,8
Finition extérieure	13,7
Habitacle	12

11eex ae Suzuki Swift — 12,2



Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13,7
Habitacle	11,3

13e Citroën C3 — 12,1



Carrosserie/châssis	11,3
Finition extérieure	12,7
Habitacle	12,3

13eex ae Dacia Sandero — 12,1



Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	14
Habitacle	12,3

15e Honda Jazz* — 12



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	11
Habitacle	12,7

16e Hyundai i10 — 11,8



Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13,3
Habitacle	10,7

16eex ae Kia Picanto — 11,8



Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	12,7
Habitacle	10,7

18e Hyundai i20 — 11,6



Carrosserie/châssis	11
Finition extérieure	12,7
Habitacle	11

18eex ae Mazda 2 — 11,6



Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	12,3
Habitacle	10,7

20e MG3 — 11,5



Carrosserie/châssis	11,6
Finition extérieure	12,7
Habitacle	10,3

21e Toyota Yaris — 11,3



Carrosserie/châssis	10,8
Finition extérieure	12,3
Habitacle	10,7

22e Mitsubishi Space Star — 11



Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	11
Habitacle	10,3

23e Fiat Panda — 10,8



Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	11,7
Habitacle	10,7

24e Toyota Aygo X — 9,6



Carrosserie/châssis	9,8
Finition extérieure	11
Habitacle	8

C'EST RATÉ

La nouvelle MG3 attaque fort côté tarifs (à partir de 19990 €). Mais ce n'est pas une raison pour proposer des plastiques vulnérables aux rayures. C'est la seule de tous les modèles examinés !



N. SOLER

**Avant restylage.*

Suprématie allemande bousculée

DU BEAU TRAVAIL. La **Mercedes Classe A** reste la reine de la catégorie, avec une qualité homogène hissée à un haut niveau. Mais en présentation intérieure, elle se fait dépasser par la **DS 4**, toujours impressionnante avec sa palette de matériaux luxueux. La **Volkswagen Golf**, à peine retouchée, améliore sa peinture, qui était son point (un peu) faible. Surprise : à l'occasion d'un simple restylage, la **BMW Série 1** se métamorphose. Pâtissant précédemment d'une finition intérieure quelconque, elle progresse dans le traitement de son habitacle, désormais léché. Autre surprise : la **Skoda Scala** par nature modeste talonne l'**Audi A3**, réputée premium, qui ne profite pas de son restylage pour renforcer son standing. L'**Opel Astra** se maintient dans le haut du classement, surtout grâce à sa finition intérieure valorisante.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. Les **Honda Civic** et **Citroën C4** ne se situent que dans le milieu du peloton, malgré des habitacles bien traités. Les joints de porte demeurent le point critiquable de la **Kia Ceed**, ce qui fait chuter sa note globale. Quant à la **Hyundai i30**, elle pèche par sa peinture.

À REVOIR. La chinoise **BYD Dolphin** déçoit avec ses plastiques intérieurs rigides qui sonnent creux, sa sellerie en faux cuir terriblement bas de gamme et ses joints de porte de mauvaise qualité. Dommage, car sa peinture est épaisse. La **MG4** place la barre assez bas : panneaux de tôlerie médiocrement alignés, plastiques intérieurs peu flatteurs qui risquent fort de mal vieillir, moquette rudimentaire…



BMW Série 1

N. SOLER

Quels progrès à bord de la Série 1 restylée : une véritable révolution, avec des plastiques enfin dignes de son blason. Elle gagne 9 places au classement !



DS 4

A. SAUNIER

Impressionnant de voir l'aisance avec laquelle cette française premium survole la catégorie côté habitacle.



Audi A3

A. CORTESI

Le restylage du modèle est timide, trop timide. Il ne permet pas de renouer avec la belle finition d'antan.

Le palmarès LABO Auto Plus LABO

1re Mercedes Classe A		**15,1**
	Carrosserie/châssis	13,6
	Finition extérieure	15,3
	Habitacle	16,3
2e DS 4		**15**
	Carrosserie/châssis	13,5
	Finition extérieure	15
	Habitacle	16,7
3e Renault Megane EV		**14,4**
	Carrosserie/châssis	11,2
	Finition extérieure	17,7
	Habitacle	14,3
4e Volkswagen Golf		**14,2**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	14,7
5e BMW Série 1		**14**
	Carrosserie/châssis	12,8
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	15,7
6e Peugeot 308		**13,9**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	15
	Habitacle	14,3
7e Audi A3		**13,8**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	14
	Habitacle	14
7e ex ae Volkswagen ID.3		**13,8**
	Carrosserie/châssis	11,8
	Finition extérieure	15,5
	Habitacle	14,3
9e Skoda Scala*		**13,6**
	Carrosserie/châssis	13,1
	Finition extérieure	14
	Habitacle	13,7
10e Opel Astra		**13,5**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	15
11e Mazda 3		**13,4**
	Carrosserie/châssis	12,9
	Finition extérieure	14
	Habitacle	13,3
12e Honda Civic		**13,2**
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	13
	Habitacle	14,3
12e ex ae Seat Leon		**13,2**
	Carrosserie/châssis	13,1
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	13,3
14e Citroën C4		**13**
	Carrosserie/châssis	11,3
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	14,3
14e ex ae Cupra Born		**13**
	Carrosserie/châssis	13
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	12,7
16e Kia Ceed		**12,9**
	Carrosserie/châssis	11,7
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	12,7
17e Ford Focus		**12,7**
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	12,7
18e Toyota Corolla		**12,6**
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	13
19e Hyundai i30*		**12,5**
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	11,7
	Habitacle	13,7
19e ex ae Nissan Leaf		**12,5**
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	13
	Habitacle	12,3
21e BYD Dolphin		**12,3**
	Carrosserie/châssis	11,1
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	12
22e Fiat Tipo		**11,7**
	Carrosserie/châssis	10,1
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	12,3
23e MG4		**11,3**
	Carrosserie/châssis	9,9
	Finition extérieure	15,7
	Habitacle	8,3

C'EST PARFAIT



La Renault Megane EV hérite de la meilleure note de toute notre enquête en finition extérieure : peinture et joints. Elle partage son 17,7/20 avec une autre Renault : l'Espace.

N. SOLER

C'EST RATÉ



La BYD Dolphin aligne de nombreux plastiques basiques, non rembourrés et qui sonnent creux. Sa sellerie ne rattrape pas le côté bas de gamme de son mobilier intérieur.

N. SOLER

**Avant restylage.*

LES FAMILIALES

Le podium germanique se confirme

DU BEAU TRAVAIL. Pas de surprise, avec une **BMW Série 3** qui se hisse toujours en tête du classement, riche de son intérieur particulièrement soigné. Derrière, les **Mercedes Classe C** et **Audi A4** sont talonnées par la **Citroën C5 X**, qui affiche une qualité très homogène. La **Skoda Octavia** récemment restylée pointe à la même place que précédemment.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. La **Tesla Model 3** qui a bénéficié d'un restylage d'apparence léger a bien progressé en finition intérieure : la présentation toujours lisse et dépouillée utilise des matériaux désormais choisis avec soin. Les rares éléments surajoutés échappent à tout problème d'ajustement ou de fixation. La moquette est très correcte, tandis que le faux cuir, agréable visuellement et doux au toucher, fait bonne impression. Mais l'américaine doit progresser côté joints et peinture. La **Peugeot 508**, profondément restylée à l'extérieur, ne bénéficie pas de grands changements à bord, où elle affiche un très, très bon standing. Elle trébuche à cause de sa peinture. La nouvelle **Toyota Prius** hisse la barre assez haut côté peinture et construction générale. En revanche, son habitacle pèche par ses plastiques ordinaires et sa sellerie de piètre qualité.



BMW Série 3

N. SOLER

Restylée l'année dernière, la berline familiale de BMW a renoué avec l'excellence côté intérieur. Cet atout peut même constituer, à raison, un critère d'achat.



Tesla Model 3

N. SOLER

Gros progrès dans l'habitacle de l'américaine, avec des matériaux qui se révèlent désormais plus raffinés.



Toyota Prius

N. SOLER

Si sa finition intérieure était du même niveau que sa qualité de construction générale, elle serait au top !

Le palmarès

LABO Auto Plus LABO

1re	**BMW Série 3**	**15,2**
	Carrosserie/châssis	13,6
	Finition extérieure	15,3
	Habitacle	16,7
2e	**Mercedes Classe C**	**14,8**
	Carrosserie/châssis	13,8
	Finition extérieure	15,3
	Habitacle	15,3
3e	**Audi A4**	**14,5**
	Carrosserie/châssis	14,2
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	15,7
4e	**Citroën C5 X**	**14,4**
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	16,3
	Habitacle	15
5e	**Skoda Octavia**	**14,3**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	15,7
	Habitacle	14
6e	**Volvo S60**	**14,1**
	Carrosserie/châssis	13,7
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	14,3
7e	**Alfa Romeo Giulia**	**13,9**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	14,7
7e ex aequo	**Hyundai Ioniq 6**	**13,9**
	Carrosserie/châssis	12,5
	Finition extérieure	15
	Habitacle	14,3
9e	**Tesla Model 3**	**13,3**
	Carrosserie/châssis	12,2
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	15,3
10e	**Peugeot 508**	**13,2**
	Carrosserie/châssis	12,6
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	14,7
10e ex aequo	**Toyota Prius**	**13,2**
	Carrosserie/châssis	12,9
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	12

C'EST PARFAIT

La Citroën C5 X obtient la meilleure note du segment en finition extérieure : peinture et joints apparaissent très soignés.



N. SOLER

LES SUV CITADINS

L'Audi Q2… et les autres !

DU BEAU TRAVAIL. L'**Audi Q2** reste en tête, avec la meilleure finition intérieure de la catégorie. Le **DS 3** qui le suit présente un habitacle moins riche mais qui ne démérite pas, bien au contraire. Les **Peugeot 2008**, **Seat Arona** et **Volkswagen Taigo** affichent une qualité générale homogène. Avec sa nouvelle face avant, le **Renault Captur** progresse globalement d'un cran. A égalité avec lui, le **Volkswagen T-Cross** qui vient d'être restylé voit le standing de ses tissus et surtout de ses plastiques rehaussé, avec un beau rembourrage sur la planche de bord. L'**Alfa Romeo Junior** présente un bilan contrasté, mais la très bonne facture de sa carrosserie et de sa peinture le hisse parmi les bons. Le nouveau **Mini Countryman** se maintient de justesse dans le vert. Mais à bord, c'est la dégringolade, avec des plastiques rigides et des touches de commande ordinaires. Cela tranche avec le soin du détail dont bénéficiait la génération précédente.

Le palmarès

LABO Auto Plus LABO

1er	**Audi Q2**	**14,9**
	Carrosserie/châssis	13,5
	Finition extérieure	15,3
	Habitacle	16
2e	**DS 3**	**13,6**
	Carrosserie/châssis	11,4
	Finition extérieure	14
	Habitacle	15,3
2e ex aequo	**Peugeot 2008**	**13,6**
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	14,3
2e ex aequo	**Seat Arona**	**13,6**
	Carrosserie/châssis	13,1
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	14,3
2e ex aequo	**Volkswagen Taigo**	**13,6**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	14,3
6e	**Hyundai Kona**	**13,5**
	Carrosserie/châssis	13,4
	Finition extérieure	13
	Habitacle	14
7e	**Skoda Kamiq**	**13,3**
	Carrosserie/châssis	12,7
	Finition extérieure	14
	Habitacle	13,3
7e ex aequo	**Volkswagen T-Roc**	**13,3**
	Carrosserie/châssis	12,7
	Finition extérieure	13
	Habitacle	14,3
9e	**Alfa Romeo Junior**	**13,2**
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	13

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. L'habitacle du nouveau **Dacia Duster** reste largement traité à l'économie, mais ses plastiques, tissus et moquette semblent tout de même résistants. Et il surprend positivement par la qualité de sa peinture. A bord, le **Volvo EX30** désoriente par ses choix : beaucoup trop de plastiques rigides, qui cherchent à donner le change avec des aspects "pierre" et des textures inédites ; mais le compte n'y est pas. Le **Smart #1** bénéficie d'une amélioration de son intérieur, mais sa carrosserie souffre d'ajustements inégaux. Si le **Nissan Juke** restylé s'enrichit d'une peinture de meilleure qualité, sa carrosserie souffre d'assemblages moyens et certains plastiques sont peu valorisants. Le nouveau **Toyota C-HR** manque d'ambition côté finition intérieure.

À REVOIR. Cousin des Alfa Romeo Junior et Peugeot 2008, le **Fiat 600e** reste modeste en matière de finition intérieure, avec des plastiques simples, mais tout de même moins bas de gamme que dans le **Hyundai Bayon** restylé.



A. CORTESI

Audi Q2

Il caracole toujours largement en tête de la catégorie. La qualité globale est rehaussée par le standing de sa finition intérieure. Sa note sur ce poste tutoie les meilleures dans toute notre enquête.



N. SOLER

Volkswagen T-Cross

Un restylage peut changer beaucoup de choses. Sa planche de bord est transfigurée par l'adoption d'un matériau totalement rembourré.



N. SOLER

Alfa Romeo Junior

Il souffle le chaud et le froid. L'adoption de quelques garnissages chics tranche avec la superposition de plastiques rigides et basiques sur la planche de bord.

9e ex ae	**Renault Captur**	13,2
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	14
9e ex ae	**Volkswagen T-Cross**	13,2
	Carrosserie/châssis	12,4
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	14
12e	**Mini Countryman**	13,1
	Carrosserie/châssis	12,5
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	12
13e	**Kia Soul**	12,9
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	13
	Habitacle	12,3
14e	**Dacia Duster**	12,8
	Carrosserie/châssis	12,4
	Finition extérieure	15
	Habitacle	11
14e ex ae	**Mazda MX-30**	12,8
	Carrosserie/châssis	11,3
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	14,3
16e	**Smart #1**	12,7
	Carrosserie/châssis	11,5
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	14
16e ex ae	**Volvo EX30**	12,7
	Carrosserie/châssis	11,9
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	13
18e	**Citroën C3 Aircross**	12,6
	Carrosserie/châssis	11,9
	Finition extérieure	14
	Habitacle	12
18e ex ae	**Nissan Juke**	12,6
	Carrosserie/châssis	10,5
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	12,7
20e	**Jeep Renegade**	12,5
	Carrosserie/châssis	11,3
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	13
21e	**Opel Crossland**	12,4
	Carrosserie/châssis	11,2
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	12,3
21e ex ae	**Honda HR-V**	12,4
	Carrosserie/châssis	12,7
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	11,7
23e	**Jeep Avenger**	12,3
	Carrosserie/châssis	10,8
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	12,3
23e ex ae	**Kia Stonic**	12,3
	Carrosserie/châssis	12,5
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	12
23e ex ae	**Toyota C-HR**	12,3
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	12
26e	**Ford Puma**	12,2
	Carrosserie/châssis	11
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	12,3
26e ex ae	**MG ZS EV**	12,2
	Carrosserie/châssis	11,5
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	12,7
28e	**Opel Mokka**	12
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	10,7
	Habitacle	13,3
29e	**Fiat 600e**	11,9
	Carrosserie/châssis	10,9
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	12
30e	**Hyundai Bayon**	11,6
	Carrosserie/châssis	11,9
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	10,3
30e ex ae	**Toyota Yaris Cross**	11,6
	Carrosserie/châssis	11,8
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	10,7
32e	**Suzuki S Cross**	11,4
	Carrosserie/châssis	11,6
	Finition extérieure	12
	Habitacle	10,7
33e	**Suzuki Vitara***	11,3
	Carrosserie/châssis	11,3
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	10,3

C'EST PARFAIT

Le Dacia Duster, qui confirme son caractère low-cost par sa finition intérieure simple, brille côté peinture, qui obéit aux meilleurs standards.

C'EST RATÉ

Le Mini Countryman affiche une qualité intérieure en chute libre. En cause, des plastiques uniformément rigides. Le tissu collé en surface sauve un peu le bilan, mais uniquement visuellement.



F. GROUT

**Avant restylage.*

LES SUV COMPACTS

Le Range Rover Evoque à nouveau 1er

DU BEAU TRAVAIL. Les deux leaders brillent par l'élégance de leur habitacle et le sérieux général de leur construction. Mais le **Range Rover Evoque** surpasse le **BMW X1** dans le soin apporté aux soubassements. Sur la troisième marche du podium, à égalité avec le **Audi Q3**, se glisse le **Renault Austral** dont la qualité intérieure égale celle de l'allemand! Le nouveau **Volkswagen Tiguan** régresse, en particulier sur le traitement de l'habitacle: deux points de moins que l'ancien modèle! En cause, trop de plastiques ordinaires, et les fausses coutures sur le plastique moulé de la planche de bord font bon marché.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. Les nouveaux **Renault Symbioz** et **Peugeot 3008** obtiennent de très bons scores en matière de finition intérieure. Mais la protection des soubassements et les ajustements de carrosserie restent perfectibles. L'habitacle du tout nouveau **Ford Explorer** décroche la même note que celui de son cousin le **Kuga**, récemment restylé: sur ce point, les standards de la marque gagneraient à être légèrement revus à la hausse.

À REVOIR. Le restylage a été bénéfique au **Nissan Qashqai**, auparavant dernier de la catégorie: il réalise de réels progrès en ce qui concerne la peinture et les joints, mais aussi la finition intérieure. Toutefois, cela n'est pas suffisant pour le hisser en milieu de peloton. A contrario, le **Hyundai Tucson**, qui naviguait déjà dans le fond du classement, ne met pas à profit ses récentes retouches pour améliorer son ordinaire.



Range Rover Evoque

N. SOLER

Il avait abandonné sa première place au profit du BMW X1, mais à l'occasion de son restylage, il la lui reprend. Sa note de qualité intérieure égale celle de son concurrent allemand.



Renault Scénic

N. SOLER

Le nouveau Scénic électrique surprend par le soin extrême apporté à sa peinture. Les ajustements de sa carrosserie sont moins réussis.

Le palmarès

LABO Auto Plus LABO

1er	**Range Rover Evoque**	**15**
	Carrosserie/châssis	14,3
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	16
2e	**BMW X1**	**14,9**
	Carrosserie/châssis	13,5
	Finition extérieure	15
	Habitacle	16
3e	**Audi Q3**	**14,4**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	15,3
3eex ae	**Renault Austral**	**14,4**
	Carrosserie/châssis	12,8
	Finition extérieure	15
	Habitacle	15,3
5e	**Volvo XC40**	**14,2**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	15,3
	Habitacle	14
6e	**Renault Scénic**	**14,1**
	Carrosserie/châssis	11,9
	Finition extérieure	17
	Habitacle	13,3
7e	**Mercedes GLA**	**13,9**
	Carrosserie/châssis	12,4
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	15
8e	**Skoda Karoq**	**13,8**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	15
	Habitacle	14
9e	**Alfa Romeo Tonale**	**13,7**
	Carrosserie/châssis	12,7
	Finition extérieure	14,7
	Habitacle	13,7
10e	**Jaguar E-Pace**	**13,5**
	Carrosserie/châssis	12,6
	Finition extérieure	14
	Habitacle	14
10eex ae	**Volkswagen Tiguan**	**13,5**
	Carrosserie/châssis	13,3
	Finition extérieure	14
	Habitacle	13,3
12e	**Renault Symbioz**	**13,4**
	Carrosserie/châssis	12,2
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	14,3
12eex ae	**Seat Ateca**	**13,4**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	15
	Habitacle	13
14e	**Cupra Formentor**	**13,2**
	Carrosserie/châssis	11
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	14,3
15e	**Citroën C5 Aircross**	**13,1**
	Carrosserie/châssis	11,2
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	13,7
15eex ae	**Peugeot 3008**	**13,1**
	Carrosserie/châssis	11,3
	Finition extérieure	13,3
	Habitacle	14,7
17e	**Dacia Jogger**	**13**
	Carrosserie/châssis	12
	Finition extérieure	16,7
	Habitacle	10,3
17eex ae	**Honda ZR-V**	**13**
	Carrosserie/châssis	11,7
	Finition extérieure	13
	Habitacle	14,3
17eex ae	**Mazda CX-30**	**13**
	Carrosserie/châssis	12,1
	Finition extérieure	13
	Habitacle	14
20e	**Kia Sportage**	**12,9**
	Carrosserie/châssis	12,4
	Finition extérieure	12,7
	Habitacle	13,7
21e	**Ford Explorer**	**12,8**
	Carrosserie/châssis	11,8
	Finition extérieure	13,7
	Habitacle	13
21eex ae	**Ford Kuga**	**12,8**
	Carrosserie/châssis	12,5
	Finition extérieure	13
	Habitacle	13
23e	**Lexus UX**	**12,6**
	Carrosserie/châssis	11
	Finition extérieure	14
	Habitacle	12,7
24e	**Opel Grandland***	**12,5**
	Carrosserie/châssis	11,8
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	13,3
25e	**Nissan Qashqai**	**12,4**
	Carrosserie/châssis	11,6
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	13,3
26e	**Hyundai Tucson**	**12,3**
	Carrosserie/châssis	11,4
	Finition extérieure	12,3
	Habitacle	13,3
27e	**Honda e:Ny1**	**12,2**
	Carrosserie/châssis	10,9
	Finition extérieure	14,3
	Habitacle	11,3
28e	**Kia Niro**	**12,1**
	Carrosserie/châssis	12,3
	Finition extérieure	13
	Habitacle	11
29e	**Mitsubishi Eclipse Cross**	**11,9**
	Carrosserie/châssis	11,7
	Finition extérieure	12
	Habitacle	12

*Avant restylage.

C'EST RATÉ

Le nouveau Hyundai Tucson déçoit par les ajustements imparfaits de ses panneaux de carrosserie. Surprenant.



F. GROUT

LES SUV FAMILIAUX

Le Renault Espace rate le podium

DU BEAU TRAVAIL. Sa note globale place le **Renault Espace** juste après trois SUV premium, et ce grâce à l'exceptionnelle qualité de sa peinture et de ses joints de portes. Son habitacle paraît un peu moins luxueux que ceux des **Audi Q5**, **Mercedes EQB** et **GLC**, **Volvo XC60** et **BMW X3**, qui visent l'excellence concernant les matériaux intérieurs. Mais l'Espace affiche, lui aussi, une finition haut de gamme, avec de belles matières et des assemblages soignés.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. En milieu de classement, le **DS 7**, le **Lexus NX**, les nouveaux **Peugeot 5008**, **Skoda Kodiaq** et **Hyundai Santa Fe** ainsi que le **Honda CR-V** conservent une belle qualité de finition dans l'habitacle, logique et attendue dans cette catégorie. Mais la protection de leurs soubassements leur fait perdre des points. Le **Jaguar F-Pace** reste, lui, ouvertement chiche dans sa présentation intérieure, avec des matériaux médiocres.

À REVOIR. Le bilan global des **Hyundai Ioniq 5** et **Mazda CX-5** est plombé par des qualités de peinture vraiment critiquables, surtout en ce qui concerne le japonais. Dommage, car leur habitacle s'avère plutôt bien traité. Ce n'est pas le cas du **Ford Mustang Mach-E**, inchangé depuis son lancement, dont les plastiques intérieurs se montrent vraiment peu valorisants : ce sont même les plus négligés de la catégorie. Avant-dernier, le **Toyota RAV4** déçoit à peu près sur tous les postes. Et comme le **Nissan X-Trail**, il reste également loin derrière les standards de finition intérieure attendus à ce niveau de gamme.



N. SOLER

Audi Q5

Il affectionne la première place, qu'il occupe sans faillir depuis 2017. A bord, la palette de matériaux n'est égalée que par celle des Volvo XC60 et BMW X3.



N. SOLER

Skoda Kodiaq

Sur les différents postes, il affiche une qualité plutôt homogène, qui lui permet de faire bonne figure.



N. SOLER

Hyundai Santa Fe

Quelques plastiques détonnent et, à l'extérieur, la peinture est médiocre, mais le bilan global reste très correct.

Le palmarès LABO Auto Plus LABO

1er Audi Q5 — 15,6



Carrosserie/châssis	14,7
Finition extérieure	14,7
Habitacle	17,3

2e Mercedes EQB — 15,4



Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	16,3
Habitacle	16,3

2e ex ae Volvo XC60 — 15,4



Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	16,7
Habitacle	16

4e Renault Espace — 15,1



Carrosserie/châssis	12,7
Finition extérieure	17,7
Habitacle	15

5e BMW X3 — 15



Carrosserie/châssis	13,9
Finition extérieure	15,3
Habitacle	15,7

5e ex ae Mercedes GLC — 15



Carrosserie/châssis	13,3
Finition extérieure	15,3
Habitacle	16,3

7e Volkswagen Tiguan Allspace* — 14



Carrosserie/châssis	13,3
Finition extérieure	14,3
Habitacle	14,3

8e Lexus NX — 13,9



Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	13,7
Habitacle	15

9e Skoda Kodiaq — 13,7



Carrosserie/châssis	12,9
Finition extérieure	14
Habitacle	14,3

10e DS 7 — 13,6



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	13,7
Habitacle	14,7

10e ex ae Honda CR-V — 13,6



Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	13
Habitacle	14,3

10e ex ae Volkswagen ID.4 — 13,6



Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	14,3
Habitacle	13,1

13e Hyundai Santa Fe — 13,5



Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	12,7
Habitacle	14,7

13e ex ae Peugeot 5008 — 13,5



Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	14
Habitacle	14,7

13e ex ae Seat Tarraco — 13,5



Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	14,3
Habitacle	14

16e Nissan Ariya — 13,4



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	14,3
Habitacle	13,7

17e Land Rover Discovery Sport — 13,2



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	13
Habitacle	14

18e Alfa Romeo Stelvio — 13



Carrosserie/châssis	11,1
Finition extérieure	14,3
Habitacle	13,7

18e ex ae Jaguar F-Pace — 13



Carrosserie/châssis	13,9
Finition extérieure	14
Habitacle	11

20e Hyundai Ioniq 5 — 12,8



Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	11,7
Habitacle	14,7

20e ex ae Mazda CX-5 — 12,8



Carrosserie/châssis	12,7
Finition extérieure	11
Habitacle	14,7

22e Ford Mustang Mach-E — 12,7



Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	14,7
Habitacle	11

23e Toyota RAV4 — 12,4



Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13
Habitacle	12,7

24e Nissan X-Trail — 12,1



Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	12,3
Habitacle	12,3

C'EST PARFAIT



N. SOLER

Les plastiques intérieurs et la sellerie du nouveau Peugeot 5008 ne se situent pas loin des meilleurs de la catégorie. Ils s'ajoutent à une belle qualité d'assemblage, qu'il faut saluer.

**Avant restylage.*



Par Patrick Martins

FORMULE 1

“Champions” de père en fils

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

Michael et Mick **Schumacher**

Septuple champion du monde, le “Baron rouge” reste le pilote le plus titré de tous les temps, à égalité avec Lewis Hamilton. Son fils Mick a, lui aussi, gagné sa place dans la catégorie reine du sport automobile, grâce à un parcours très prometteur jusqu’aux portes de la Formule 1…



IMAGO / PANORAMIC

Après plus de 300 Grands Prix, 91 victoires et 7 couronnes mondiales en Formule 1, Michael Schumacher a accédé au statut de légende du sport automobile, au même titre que Juan Manuel Fangio ou Ayrton Senna. Pourtant, effroyable destin, c’est un banal accident de ski qui, le 29 décembre 2013, lui occasionna des séquelles très lourdes. Né le 3 janvier 1969 au sein d’une famille allemande aimante mais sans le sou, Michael a néanmoins la chance d’avoir, en Rolf et Elisabeth, des parents exceptionnels. Maçon de son état, son père se pique d’initier son chérubin au karting. Michael a… 4 ans ! En fait de kart, il s’agit d’une voiture à pédales sur laquelle Rolf a greffé un moteur de tondeuse. Chaque jour, le garçonnet s’ébroue sur son joujou devant la maison familiale, roule de plus en plus vite, jusqu’à ce qu’un lampadaire traverse la rue. Boum ! Son père décide alors de l’emmener sur une piste toute proche, sécurisée, où évoluent des pilotes bien plus âgés que lui. Mais il n’a toujours pas les moyens d’offrir à son fils un kart digne de ce nom. Qu’importe ! Il chine sur le circuit des pièces et des pneus usagés que d’autres ont jeté. Avec ce bric-à-brac, Rolf assemble un kart, au comportement certes hasardeux, mais un kart quand même. D’emblée, le gamin de 6 ans surclasse ses rivaux qui disposent pourtant de machines plus performantes. Michael n’a pas l’âge, pas l’outil… mais il a le talent ! Il vient également d’avoir un petit frère, Ralf, qui sera un pilote de F1 très honorable, mais beaucoup moins doué que son aîné.

Un enfant de la balle

A cette époque, pour aider Michael, son père prend un second boulot : il gère la location et l’entretien des karts du circuit. Elisabeth, elle, sert les clients à la cafétéria. Ainsi, le petit Michael fut un véritable enfant de la balle. Au fil du temps, les courses s’enchaînent, les podiums, les victoires et les titres également. Comme il n’a pas 18 ans, l’automobile doit encore attendre. Mais un jour de 1988, une écurie lui confie une Formule Ford pour quelques courses. Sur six, il en gagne trois. Parallèlement, il s’aligne en Formule König, l’équivalent de notre Formule Renault, qu’il domine avec neuf victoires en dix épreuves ! En Allemagne, on comprend qu’une star est en train d’éclore. Willi Weber, un patron d’écurie respecté, offre à Schumacher une séance d’essai en F3. Séduit par la virtuosité du garçon, il l’engage dans son équipe pour le championnat d’Allemagne 1989, et devient son manager pour les dix prochaines années. Comme à son habitude, Michael performe tant et si bien qu’il termine 3e derrière Karl Wendlinger et Heinz-Harald Frentzen. L’année suivante, il repart en F3 et, cette fois-ci, il remporte le titre. Au passage, il encaisse les 20 000 livres sterling attribuées au vainqueur (28 000 € actuels). Que croyez-vous qu’il en fit ? Il les offrit à ses parents pour les remercier des efforts qu’ils avaient consentis pour lui à son plus jeune âge. Respect ! Puis viennent les années charnière 1990-1991. Tandis qu’il lorgne la F3000, Michael se laisse convaincre par Weber d’intégrer plutôt la filière Sauber-Mercedes dans le championnat du monde d’Endurance, où il percevra un salaire annuel équivalent



ATP / DPA / MAXPPP

En 2004, “Schumi” décroche son septième titre de champion du monde de F1, le cinquième d’affilée au volant d’une Ferrari. Un record que Lewis Hamilton tentera de dépasser l’an prochain, en rejoignant la Scuderia.



Le karting est à l'origine de l'épopée Schumacher. Mick a 4 ans lorsqu'il pose, en 2003, sur les genoux de son père… L'âge auquel Michaël avait débuté en karting, trente ans auparavant.

à 135 000 €. Lors de ces deux saisons, il remporte deux courses, monte cinq fois sur le podium et se classe 5e aux 24 Heures du Mans 1991. Mais une bonne étoile veille…

Michael en F1 grâce à une bagarre

En août de la même année, Bertrand Gachot, pilote belge de la nouvelle écurie Jordan Grand Prix, agresse un taxi londonien. Il est emprisonné pendant deux mois. Désemparé, Eddie Jordan lui cherche un remplaçant. Au terme d'un essai concluant effectué à Silverstone, Michael est engagé. Le 25 août 1991, il prend ainsi le départ de son premier Grand Prix, en Belgique, sur le toboggan de Spa-Francorchamps. Malgré des essais réussis, il est contraint à l'abandon : embrayage cassé. Il n'empêche, le paddock le pressent déjà, il tient là un futur champion du monde. Avant la course, Eddie Jordan avait fait signer un engagement à Schumacher qui le liait jusqu'à la fin de la saison. Seulement voilà, Flavio Briatore, patron un peu filou de l'écurie Benetton, a vite flairé la bonne affaire. Il veut Schumacher, et tout de suite. Après d'âpres négociations menées dès le soir d'après-course, il l'aura. Le 8 septembre, Michael prend le départ du Grand Prix d'Italie au sein de l'écurie anglaise. Après deux saisons encourageantes – il termine 3e en 1992 et 4e en 1993 –, il conquiert ses deux premiers titres de champion du monde en 1994 et 1995. Et, une fois encore, une bonne étoile



IMAGO / PANORAMIC

A chaque victoire, Michael Schumacher effectuait son légendaire saut de cabri, passé à la postérité. Au total, il l'aura effectué 91 fois !



J. GASPEROTTI / ZUMA / PANORAMIC

De la F4 à la F2, Mick aura montré un talent certain en remportant un grand nombre de courses et de titres. Il sera même, comme ici, champion du monde de Formule 2.



IMAGO / PANORAMIC

Comme en témoigne son crash à Monaco en 2022, la Formule 1 n'a pas souri à Mick Schumacher. Son contrat avec l'écurie Haas ne sera pas renouvelé. Clap de fin !

veille sur Michael... En 1993, un "sorcier" français a pris les clés de Maranello. Son nom : Jean Todt. Voilà plus de deux ans qu'il remet de l'ordre chez Ferrari, sans quitter des yeux, tel un prédateur, le double champion du monde de 26 ans. Contact pris, le courant passe aussitôt entre les deux hommes, prémices d'une des plus belles pages de l'histoire de la Formule 1. De 1996 à 2006, le désormais "Baron rouge" sera le premier pilote de la Scuderia, et coiffera cinq couronnes consécutives de 2000 à 2004. Ce règne quasi sans partage engendrera également une amitié indéfectible. Après s'être retiré de la F1 en 2006, Michael fait un come-back inattendu chez Mercedes en 2010, aux côtés de Nico Rosberg. Mais régulièrement devancé par son jeune compatriote, le champion de 41 ans met un terme définitif à sa carrière fin 2012. Il ne le sait pas, mais sa vie va basculer dans l'horreur

un an plus tard à Méribel, une station de ski savoyarde, sous les yeux de Mick, son fils alors âgé de 13 ans.

Mick débute en karting sous le nom de sa mère

A la naissance de celui-ci, en mars 1999, Michael a déjà été deux fois champion du monde et s'apprête à rejoindre Ferrari. Mick vit donc une enfance heureuse, loin des difficultés matérielles qu'a connues son père. Mais il doit supporter un autre fardeau. En portant le nom d'une légende, il sait qu'il lui sera difficile de se faire un prénom dans le milieu des sports mécaniques. Aussi, c'est sous le nom de Mick Betsch, le nom de jeune fille de sa mère, qu'il commence le karting à l'âge de 9 ans. Ce n'est qu'en 2014, son père étant alors dans le coma, qu'il court sous sa véritable identité. Et cela lui porte chance, puisqu'il devient vice-champion du monde de karting à 15 ans seulement !

Les deux saisons suivantes, il les consacre à la F4, une formule de promotion en monoplace. En 2015, dans le championnat allemand, il remporte une victoire dès sa troisième course. En 2016, toujours en F4 Allemagne, il termine vice-champion, avec quatre pole positions, douze podiums et cinq victoires en vingt-quatre manches. En 2017 et 2018, il est engagé par Prema Powerteam dans le très relevé championnat d'Europe de F3, où il s'adjuge le titre 2018. Champion d'Europe de F3, il décroche aisément un volant dans le championnat 2019 de F2, toujours chez Prema Powerteam. Cerise sur le gâteau, il intègre aussi en début d'année la Ferrari Driver Academy. Pourtant, Mick doit se contenter d'une modeste 12e place au championnat. Mais tout change en 2020 puisque, toujours en F2 et dans la même équipe, il signe plusieurs victoires et remporte le titre ! En marge de la dernière manche de Formule 1, disputée à Abu Dhabi, l'écurie américaine Haas F1 lui fait faire un galop d'essai qui s'avérera si concluant qu'elle l'engage en Grands Prix pour la saison 2021. Bien qu'il ne marque aucun point cette année-là, Haas lui renouvelle sa confiance pour 2022. Avec douze petits points au compteur et après un terrible crash à Monaco, Mick ne se classe que 16e du championnat. Sa courte carrière de pilote de Formule 1 s'achève ici. Néanmoins, comme un lot de consolation, il est recruté par Mercedes en tant que pilote de réserve et de développement. Et puis, l'hiver dernier, Alpine Endurance Team l'engage aux côtés de Nicolas Lapierre et Matthieu Vaxiviere pour disputer le championnat du monde d'Endurance FIA 2024. Très performant dans toutes les disciplines précédant la F1 – karting, F4, F3, F2 – , dans lesquelles il fut à chaque fois couronné, Mick Schumacher s'est, en revanche, effondré au pied de l'Olympe. Le poids du père ? ■



Par Jean-Rémy Macchia

Moteur : 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral
Cylindrée : 1 985 cm³
Puissance : 91 ch DIN à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi : 169 km/h
Production : 835 666 exemplaires (toutes ID, D Spécial et D Super, 1956-1975)
Cote actuelle : environ 17 000 €



Elle a fière allure, avec son avant sans calandre très effilé et ses quatre phares sous globe adoptés en septembre 1967 ! Les phares intérieurs peuvent pivoter, afin d'éclairer la route dans les virages.

IL Y A 55 ANS, CITROËN SORT LA **D SUPER**

Une pirouette bien sympathique

La DS est une voiture géniale avec un niveau d'innovation jamais vu ni avant ni après elle dans l'histoire automobile. Mais au bout de quatorze ans, sa séduction décline. Alors, Citroën lui invente un petit nom : Super.



De dos, la grande Citroën est aussi reconnaissable que de face. L'arrière qui descend en pente douce jusqu'au pare-chocs est vraiment spécifique, de même que les clignotants hissés de part et d'autre du pavillon.

Jusque-là, il y avait deux types de DS : la "vraie" DS et une version économique, baptisée ID. L'idée était bonne et le succès auprès des acheteurs fort correct ; mais son effet sur la clientèle s'était un peu usé au fil du temps. Alors, pour rebooster son image – et ses ventes –, Citroën y alla d'un petit stratagème aussi simple qu'ingénieux : lui donner un nouveau nom. Les bonnes solutions ne sont pas forcément les plus compliquées : garder le "D" de DS et transformer le "S" en Spécial pour une version archi-dépouillée et moins puissante, et Super pour une autre livrée de base, un poil plus étoffée. Vous voyez : le tour était joué ! Car pour le reste, rien de nouveau ne se passa : ces D Spécial et Super étaient quasiment semblables aux ID du millésime précédent. Bien qu'âgée de 14 ans en 1969, la longue berline de 4,87 m continua de charmer ses conducteurs et d'impressionner ceux qui la voyaient glisser sans heurt ni secousse sur les routes les plus défoncées…

Eternelles qualités

Portée par sa suspension hydropneumatique, l'auto reste d'un confort magistral et ses qualités routières sont toujours au top. Evidemment, avec les 91 ch de ce modèle 1971, vous n'allez pas connaître les ivresses de la puissance absolue, ni l'étourdissement des accélérations les plus féroces. Dans toutes ses déclinaisons, la DS a toujours été plus véloce que nerveuse, et c'est en la conduisant de manière coulée que vous apprécierez au mieux son onctuosité générale. Mais cette langueur ne l'empêche pas de tenir la dragée haute à ses concurrentes même plus puissantes lorsqu'il s'agit d'aborder des routes sinueuses. L'assistance de direction de série sur la Super (mais pas sur l'ingrate Spécial) permet "d'enrouler" les virages avec une bonhomie décontractée, là où les conducteurs des rivales d'alors s'acharnent avec douleur sur leur volant et essaient de maîtriser des trajectoires pas toujours orthodoxes. Cerise sur le gâteau, notre exemplaire bénéficie de l'option boîte cinq, qui convient très bien pour profiter au



Lorsque les ID deviennent D Spécial et D Super, la planche de bord se modernise, abandonnant les lignes fluides et aériennes qui prévalaient jusque-là. Corps en plastique noir et trois cadrans, ici avec compte-tours.



Décidément, le quatre cylindres hérité de la Citroën Traction de 1934 est l'élément le plus daté des ID et DS. Son fonctionnement n'est pas charmeur et la nervosité n'est vraiment pas son fort.



PHOTOS : CH. MARTIN

Visuellement, l'auto ne fait pas sa taille. 4,87 m de long, c'est immense ! Ses concurrentes sont surpassées. Par rapport à une Peugeot 504, c'est 38 cm de plus et, par rapport à une Renault 16, carrément 64 cm !

1969, cette année-là



G. MELAMED/AFP

La SFIO (Section française de l'Internationale ouvrière) fondée en 1905, change enfin de nom et devient le PS, parti socialiste. Onze ans après la première tentative embryonnaire de limitation de vitesse sur route en France, une autre expérience se fait à grande échelle : sur 1 600 km de nationales, vitesse maxi de 100 km/h, modulée par endroits à 90 ou 120 km/h.

mieux de la plage d'utilisation centrale du quatre cylindres toujours limité en agrément. La présentation intérieure fait l'impasse sur le garnissage en haut des portières, qui conservent la tôle à nu. Et la moquette au sol ne bénéficie pas de l'opulent rembourrage des versions Pallas, mais vous avez droit à la sellerie supérieurement moelleuse. Longtemps négligées en collection, les DS et ID ont entamé une montée des cours impressionnante depuis les années 2000. Même les versions les plus dépouillées et dans des états pas irréprochables s'arrachaient très cher… jusqu'en 2022. Aujourd'hui, le marché se calme un peu. Logique. ■



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 : il a été une des attractions du Mondial, le SUV Alpine A390_ß vous dévoile ses secrets.**
- **Dossier essais : les stars restylées offrent-elles de vrais progrès ? La réponse avec nos essayeurs.**
- **Occasion : les règles changent sur le marché. Découvrez les trucs pour bien négocier.**

En kiosque le vendredi 1er novembre

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

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

Rédaction

Directeur de la rédaction
Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef
Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction
Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints
Actualité : François Tarrain (5200)
Essais : Stéphane Dupré
Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique
Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction
Laurence Combes

Chefs de service
Occasion, coachs : Pierre-Louis Champeaux (5651)
Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109), Julien Sarboraria

Essais
Rédaction : David Bouillaux (5582), Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)
Coordination : Christophe Alba (5164)
Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)
Convoyage : Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)
Correspondants particuliers : Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coachs
Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction
1re 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 Réaubourg, François Stagnaro
En SR : Prisca Leclercq, Sophie Pertus, Karol Alhaire, Jacqueline Voyant

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

Hors-série
Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition
Co-directeur de la publication : Gautier Normand.
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati

Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina 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 Fonteilles (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
Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Co-directeur de la publication
Gautier Normand

Actionnaires principaux
Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France
Numéro ISSN : 0992-8154 –
Commission paritaire : 1024 K 85544 –
Dépôt légal : octobre 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

LE TRI + FACILE — BAC DE TRI

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 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 1er janvier, le bonus/malus écologique a été modifié. Tous les modèles émettant plus de 118 g/km de CO_2 sont désormais taxés. Ce barème tient compte des rejets de CO_2 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 (nouveau)				
1.2 Ibrida 136	29 500	0	nc	FHEV
1.2 Ibrida 136 Premium	34 500	0	nc	FHEV
Elettrica 156	38 500	-4 000	0 %	Elec
Elettrica 156 Premium	43 500	-4 000	0 %	Elec
Elettrica 156 Veloce	46 900	-4 000	0 %	Elec
Tonale				
1.5T Hybrid 130 Sprint	41 200	+540	4 %	FHEV
1.5T Hybrid 160 Sprint	43 200	+240	4 %	FHEV
1.5T Hybrid 160 Veloce	48 700	+818	4 %	FHEV
PHEV 190 Sprint	50 600	0	4 %	PHEV
PHEV 280 Sprint Q4	53 300	0	4 %	PHEV
PHEV 280 Veloce Q4	58 800	0	4 %	PHEV
1.6T Diesel 130 Sprint	41 700	+1 829	4 %	D
Giulia				
2.0T 280 Sprint Q4	57 800	+15 736	5 %	E
2.2 Diesel 160 Sprint	50 300	+310	5 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 300	+1 172	5 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60 800	+1 901	8 %	D
Stelvio				
2.0T 280 Sprint Q4	53 300	+43 979	2 %	E
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+2 429	2 %	D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+5 476	2 %	D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+5 476	0 %	D
ALPINE				
A290 (nouvelle)				
180 GT	38 700	-4 000	0 %	Elec
180 GT Premium	41 900	-4 000	0 %	Elec
220 GT Performance	41 700	-4 000	0 %	Elec
220 GTS	44 700	-4 000	0 %	Elec
220 Première Edition	46 200	-4 000	0 %	Elec
A110				
A110	65 000	+2 726	1 %	E
A110 GT	76 000	+2 918	0 %	E
A110 S	77 500	+3 552	0 %	E
A110 R Turini	106 000	nc	nc	E
A110 R	112 000	+ 3 119	0 %	E
ASTON MARTIN				
Vantage V8	153 277	+60 000	nc	E
Vantage F1 Edition	179 798	+60 000	nc	E
Vantage V12	302 017	+60 000	nc	E
Vantage Roadster	162 252	+60 000	nc	E
DB12	226 891	+60 000	nc	E
DBS Superleggera	303 529	+60 000	nc	E
DBX 707	246 555	+60 000	nc	E
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc	E
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI Design	27 230	+210	nc	E
30 TFSI Design	28 240	+230	nc	E
30 TFSI S line	30 940	+170	6 %	E
35 TFSI S line S tronic	34 670	+330	6 %	E
35 TFSI S line Plus S tronic	36 670	+330	nc	E
40 TFSI S line Plus S tronic	38 430	+2 049	nc	E
A1 Allstreet				
30 TFSI	29 840	+330	nc	E
35 TFSI S tronic	33 570	+540	nc	E
Q2				
30 TFSI Design	34 480	+360	3 %	E
35 TFSI Design	36 500	+400	3 %	E
35 TFSI S line	38 900	+740	nc	E
SQ2	58 150	+40 468	8 %	E
30 TDI Design	36 390	+210	3 %	D
35 TDI S line S tronic	43 540	+898	nc	D
35 TDI S line Plus S tronic	46 290	+898	nc	D
A3 Sportback (nouvelle)				
30 TFSI Design	34 600	+260	0 %	E
30 TFSI S line	39 550	+260	3 %	E
30 TFSI Hybride S line	41 730	+150	3 %	E
35 TFSI S line	40 850	+260	3 %	E
35 TFSI Hybride S line	43 030	+125	3 %	E
S3	63 000	+51 912	0 %	E
RS 3	75 600	+60 000	nc	E
35 TDI Design	40 600	+260	0 %	D
35 TDI S-Line	45 550	+260	3 %	D
A3 Allstreet (nouvelle)				
35 TFSI Design	37 600	+330	0 %	E
35 TFSI Avus	42 250	+330	0 %	E
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+190	0 %	E
35 TDI Design	42 500	+330	0 %	D
A3 Berline (nouvelle)				
30 TFSI Design	35 165	+190	2 %	E
30 TFSI S line	40 115	+190	2 %	E
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	2 %	E
35 TFSI S line	41 415	+210	2 %	E
35 TFSI Hybride S line	43 495	+75	2 %	E
S3	63 585	+32 935	0 %	E
RS 3	77 000	+60 000	nc	E
35 TDI Design	41 165	+230	2 %	D
35 TDI S-Line	46 115	+230	2 %	D
Q3				
35 TFSI Design	40 890	+1 172	10 %	E
35 TDI Design	45 790	+1 360	10 %	D
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+7 104	3 %	D
Q3 Sportback				
35 TFSI Design	43 390	+1 386	5 %	E
35 TDI Design	48 290	+950	5 %	D
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+7 415	4 %	D
Q4 e-Tron				
45	46 990	-4 000	nc	Elec
55 S Line Quattro	65 750	0	4 %	Elec
Q4 Sportback e-Tron				
45	46 990	-4 000	nc	Elec
55 S-Line Quattro	72 450	0	4 %	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45 500	+3 749	0 %	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54 870	+3 749	0 %	E
2.0 TFSI 204 S-Line	59 570	+3 749	0 %	E
S5	79 750	+14 895	0 %	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	53 600	+2 120	0 %	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62 770	+2 120	0 %	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47 000	+4 394	0 %	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56 170	+4 394	0 %	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61 070	+4 576	0 %	E
S5	81 250	+18 303	0 %	E
2.0 TDI Hybride 204 Design	55 100	+3 930	0 %	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64 270	+3 930	0 %	D
Q5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57 550	+5 329	nc	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65 950	+5 329	nc	E
SQ5	98 930	+36 863	nc	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61 470	+9 168	nc	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69 870	+9 168	nc	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72 170	0	0 %	Elec
251 S line	76 270	0	5 %	Elec
Performance S line	81 500	0	5 %	Elec
Quattro S line	87 550	0	5 %	Elec
SQ6	99 870	0	0 %	Elec
A6				
45 TFSI S-Line	68 380	+6 018	8 %	E
50 TFSI e S-Line	76 540	0	6 %	PHEV
55 TFSI e Compétition	79 750	0	10 %	PHEV
35 TDI S line	62 150	+2 098	8 %	D
40 TDI S line	65 930	+2 098	8 %	D
40 TDI Design	66 430	+2 698	nc	D
45 TDI Design Quattro	74 180	+9 626	nc	D
45 TDI Avus Quattro	64 880	+9 626	7 %	D
50 TDI Avus Quattro	88 350	+12 270	7 %	D
S6	93 320	+39 185	7 %	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	70 980	+9 809	10 %	E
RS 6 Performance	151 050	+60 000	0 %	E
50 TFSI e S line	79 140	0	6 %	PHEV
55 TFSI e Compétition	82 350	0	3 %	PHEV
35 TDI S line	64 750	+3 126	10 %	D
40 TDI S line	68 530	+3 126	10 %	D
40 TDI Design	69 030	+3 479	nc	D
45 TDI Design Quattro	76 780	+12 856	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87 480	+14 681	7 %	D
50 TDI Avus Quattro	90 950	+17 814	7 %	D
S6	95 920	+53 865	7 %	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	78 780	+6 418	nc	D
45 TDI Design	83 550	+21 736	nc	D
45 TDI Avus	93 850	+21 281	7 %	D
50 TDI Avus	97 320	+22 792	7 %	D
55 TDI Avus	102 750	+48 093	7 %	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	78 920	+6 293	7 %	E
RS Performance	157 580	+60 000	7 %	E
50 TFSI e S line	87 690	0	7 %	PHEV
55 TFSI e Compétition	93 520	0	8 %	PHEV
40 TDI S line	76 780	+2 648	7 %	D
50 TDI S line Quattro	88 400	+20 336	7 %	D
50 TDI Design Quattro	92 400	+20 336	nc	D
S7	102 700	+48 093	7 %	D
e-Tron GT (nouvelle)				
S Base	128 250	0	0 %	Elec
S	138 250	0	0 %	Elec
RS	162 400	0	0 %	Elec
RS Performance	175 350	0	0 %	Elec
Q7 (nouveau)				
SQ7	133 130	+60 000	0 %	E
55 TFSI e S-Line	97 170	0	6 %	PHEV
55 TFSI e Avus	110 320	0	6 %	PHEV
60 TFSI e Compétition	105 480	0	7 %	PHEV
50 TDI S-Line	91 150	+60 000	0 %	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137 720	+60 000	6 %	E
RS Performance	191 550	+60 000	6 %	E
55 TFSI e S-Line	106 960	0	5 %	PHEV
55 TFSI e Avus	116 960	0	5 %	PHEV
60 TFSI e Compétition	115 280	0	4 %	PHEV
Q8 e-Tron				
50 S-Line	89 100	0	12 %	Elec
55 S-Line	98 800	0	12 %	Elec
55 Avus	107 300	0	5 %	Elec
S	111 100	0	8 %	Elec
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91 700	0	5 %	Elec
55 S line	101 400	0	5 %	Elec
55 Avus	109 900	0	0 %	Elec
S	113 700	0	15 %	Elec
A8				
S8	170 967	+60 000	8 %	E
60 TFSI e Advanced	136 749	0	17 %	PHEV
50 TDI Advanced	118 185	+53 865	8 %	D
BENTLEY				
Flying Spur V8	212 773	+60 000	nc	E
Flying Spur Speed	280 975	+60 000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301 412	+60 000	0 %	E
Flying Super Hybrid	219 126	0	nc	PHEV
Continental GT V8	226 992	+60 000	0 %	E
Continental GT S	253 650	+60 000	nc	E
Continental GT Speed	282 454	+60 000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320 168	+60 000	nc	E
Continental GTC	249 681	+60 000	nc	E
Continental GTC S	279 673	+60 000	nc	E
Continental GTC Speed	310 689	+60 000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352 185	+60 000	nc	E
Bentayga V8	208 538	+60 000	0 %	E
Bentayga S V8	238 790	+60 000	nc	E
Bentayga Hybrid	208 538	0	nc	PHEV
BMW				
Série 1 (nouvelle)				
120	38 900	+125	0 %	E
120 M Sport Design	40 200	+125	0 %	E
M135 xDrive	57 200	+12 063	0 %	E
120d	41 500	0	0 %	D
120d M Sport Design	42 800	0	0 %	D
X1				
sDrive18i	43 650	+1 276	2 %	E
sDrive18i xLine	46 050	+1 276	0 %	E
sDrive20i xLine	48 050	+400	0 %	E
sDrive20i M Sport	49 300	+400	8 %	E
M35i xDrive	62 900	+14 424	0 %	E
xDrive25e	55 900	0	1 %	PHEV
xDrive25e xLine	58 300	0	1 %	PHEV
xDrive30e xLine	61 300	0	1 %	PHEV
xDrive30e M Sport	62 550	0	1 %	PHEV
sDrive18d	46 350	+330	2 %	D
sDrive18d xLine	48 750	+330	0 %	D
sDrive20d xLine	50 850	0	0 %	D
sDrive20d M Sport	52 100	0	8 %	D
xDrive23d M Sport	56 350	+1 110	8 %	D
iX1				
eDrive20	46 900	-4 000	12 %	Elec
xDrive30	57 150	0	12 %	Elec
xDrive30 xLine	59 550	0	5 %	Elec
X2 (nouveau)				
sDrive20i	47 650	+1 100	4 %	E
M35i xDrive	64 900	+14 714	0 %	E
sDrive18d	48 350	+1 150	4 %	D
sDrive20d	50 450	+185	4 %	D
sDrive20d M Sport	54 450	+185	0 %	D
iX2 (nouveau)				
eDrive20	46 900	-4 000	0 %	Elec
xDrive30	59 150	0	0 %	Elec
xDrive30 M Sport	63 150	0	2 %	Elec
Série 2 Active Tourer				
218i	38 800	+983	5 %	E
220i	40 800	+260	5 %	E
220i Luxury	42 850	+260	2 %	E
225e xDrive	50 550	0	8 %	PHEV
225e xDrive Luxury	52 600	0	8 %	PHEV
218d	41 300	+440	5 %	D
220d	43 400	0	5 %	D
220d Luxury	45 450	0	2 %	D
Série 2 Coupé (nouveau)				
220i M Sport	50 600	+1 504	nc	E
230i M Sport	54 200	+2 215	nc	E
M240i xDrive M Sport	66 600	+34 595	nc	E
M2	84 700	+60 000	nc	E
220d M Sport	53 500	+280	nc	D
Série 2 Gran Coupé				
218i	37 300	+280	11 %	E
220i Auto.	41 600	+650	11 %	E
220i M Sport Auto.	46 400	+650	11 %	E
M235i xDrive	59 800	+5 278	7 %	E
M235i xDrive Edition M Sport Pro	63 600	+5 278	nc	E
Série 3 (nouvelle)				
318i	48 700	+1 504	0 %	E
318i M Sport	53 050	+1 504	0 %	E
320i M Sport xDrive	57 550	+2 726	0 %	E
M340i xDrive	72 500	+18 497	0 %	E
M3 Competition M xDrive	120 000	+60 000	0 %	E
330e	61 400	0	0 %	PHEV
330e M Sport	64 450	0	0 %	PHEV
318d	50 700	+280	0 %	D
318d M Sport	55 050	+280	0 %	D
320d M Sport xDrive	60 550	+1 340	0 %	D
M340d xDrive	72 500	+5 552	0 %	D
Série 3 Touring (nouvelle)				
318i	50 000	+2 370	0 %	E
318i M Sport	54 350	+2 370	0 %	E
M340i xDrive	73 800	+28 252	0 %	E
M3 Competition M xDrive	122 200	+60 000	0 %	E
330e	62 700	0	0 %	PHEV
330e M Sport	65 750	0	0 %	PHEV
318d	52 000	+1 140	0 %	D
318d M Sport	56 350	+1 140	0 %	D
320d M Sport xDrive	61 850	+2 324	0 %	D
M340d xDrive	73 800	+7 593	0 %	D
Série 4 Coupé (nouvelle)				
420i	54 200	+1 286	1 %	E
M440i xDrive	76 000	+15 254	1 %	E
M4 Competition M xDrive	121 000	+60 000	1 %	E
M4 CS	162 000	+60 000	1 %	E
420d xDrive	59 700	+2 000	1 %	D
M440d xDrive	76 000	+7 646	1 %	D
Série 4 Gran Coupé (nouvelle)				
420i	54 200	+2 249	0 %	E
420i M Sport	58 350	+2 249	0 %	E
M440i xDrive	76 000	+37 721	0 %	E
420d xDrive	59 700	+2 498	0 %	D
420d M Sport xDrive	63 850	+2 498	0 %	D
430d M Sport xDrive	70 850	+5 045	0 %	D
Série 4 Cabriolet (nouvelle)				
420i	61 700	+4 204	2 %	E
M440i xDrive	83 500	+31 122	2 %	E
M4 Competition M xDrive	127 700	+60 000	2 %	E
420d	64 700	+3 415	2 %	D
M440d xDrive	83 500	+13 437	2 %	D
i4 (nouvelle)				
eDrive35	57 550	0	0 %	Elec
eDrive35 M Sport	61 650	0	0 %	Elec
eDrive40 M Sport	68 050	0	0 %	Elec
M50	78 600	0	0 %	Elec
Z4				
sDrive20i	55 500	+4 543	6 %	E
M40i	70 900	+28 813	2 %	E
X3 (nouveau)				
20 xDrive	63 900	+5 796	0 %	E
20 xDrive M Sport	67 650	+5 796	0 %	E
M50 xDrive M Sport	89 900	+21 867	0 %	E
30e xDrive	71 900	0	0 %	PHEV
30e xDrive M Sport	74 950	0	0 %	PHEV
20d xDrive	64 900	+5 716	0 %	D
20d xDrive M Sport	68 650	+5 716	0 %	D
iX3				
iX3 Inspiring (1)	74 200	0	0 %	Elec
iX3 Impressive (1)	82 300	0	19 %	Elec
X4				
M Competition	119 200	+60 000	7 %	E
xDrive20d xLine	62 450	+5 849	4 %	D
xDrive30d xLine	69 250	+10 293	4 %	D
xDrive30d M Sport	75 050	+10 293	11 %	D
M40d	83 850	+18 567	7 %	D
Série 5 (nouvelle)				
520i	62 800	+2 345	2 %	E
530e	71 600	0	0 %	PHEV
550e xDrive	83 600	0	0 %	PHEV
550e M Sport xDrive	86 700	0	0 %	PHEV
M5	159 000	0	0 %	PHEV
520d	65 100	+3 215	2 %	D
540d xDrive	76 100	+5 941	2 %	D
540d M Sport xDrive	80 450	+5 940	nc	D
Série 5 Touring (nouvelle)				
530e	73 100	0	nc	PHEV
530e M Sport	77 450	0	nc	PHEV
M5	162 050	0	nc	PHEV
520d	66 600	+4 703	7 %	D
540d xDrive	77 600	+8 072	7 %	D
540 M Sport xDrive	81 950	+8 072	nc	D
i5 (nouvelle)				
eDrive40	76 200	0	9 %	Elec
M60 xDrive	107 500	0	0 %	Elec
i5 Touring (nouvelle)				
eDrive40	77 700	0	1 %	Elec
M60 xDrive	109 000	0	3 %	Elec
Série 8 Coupé				
840d xDrive	116 600	+14 070	2 %	D
Série 8 Gran Coupé				
840d xDrive	113 600	+20 264	nc	D
Série 8 Cabriolet				
840d xDrive	124 600	+22 475	nc	D
X5				
xDrive50e xLine	103 600	0	4 %	PHEV
xDrive30d xLine	90 000	+46 946	1 %	D
iX				
xDrive40	84 200	0	13 %	Elec
xDrive50	111 200	0	13 %	Elec
M60	143 050	0	19 %	Elec
XM				
50e	138 900	0	3 %	PHEV
V8 4.4	179 500	0	2 %	PHEV
Label Red	205 000	0	1 %	PHEV
Série 7				
750e xDrive	133 300	0	5 %	PHEV
M760e xDrive	158 200	0	7 %	PHEV
740d xDrive	121 150	+16 929	1 %	D
i7				
eDrive50	128 500	0	2 %	Elec
xDrive60	151 800	0	2 %	Elec
xDrive60 M Sport	158 750	0	1 %	Elec
M70 xDrive	191 700	0	1 %	Elec
X7				
xDrive40d	110 000	+60 000	6 %	D
xDrive40d M Sport	114 950	+60 000	6 %	D
BYD				
Dolphin				
204 Comfort (1)	33 990	0	4 %	Elec
Atto 3				
Comfort (1)	37 990	0	0 %	Elec
Seal (nouvelle)				
Design (1)	46 990	0	4 %	Elec
Excellence AWD (1)	49 990	0	4 %	Elec
Seal U (nouveau)				
DM-i Boost	37 500	0	0 %	PHEV
DM-i Design	44 500	0	1 %	PHEV
Electric Comfort (1)	41 890	0	3 %	Elec
Tang				
AWD Flagship (1)	70 800	0	0 %	Elec
Han				
AWD Executive (1)	71 160	0	5 %	Elec
CADILLAC				
Lyriq Luxury	81 200	0	nc	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT	104 960	+60 000	0 %	E
Corvette Stingray Cabriolet 2LT	111 530	+60 000	0 %	E
CITROEN				
C3 (nouvelle)				
1.2 Turbo 100 You	14 990	+230	0 %	E
1.2 Turbo 100 Max	19 200	+240	1 %	E
ë-C3 113 You	23 300	-4 000	0 %	Elec
ë-C3 113 Max	27 800	-4 000	0 %	Elec
C3 Aircross (nouveau)				
1.2 Turbo 100 You	19 400	+540	0 %	E
1.2 Turbo 100 You Pack Plus	21 500	+740	0 %	E
1.2 Hybride 136 You Pack Plus	25 500	+125	0 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	27 600	+150	0 %	FHEV
Electrique 113 You	27 400	-4 000	0 %	Elec
Electrique 113 You Pack Plus	29 500	-4 000	0 %	Elec
C4				
1.2 PureTech 100 You	27 550	+125	14 %	E
1.2 PureTech 130 You	29 050	+100	14 %	E
1.2 PureTech 130 Plus	30 000	+75	27 %	E
1.2 PureTech 130 Max	32 050	+75	11 %	E
1.2 Hybride 100 You	31 050	0	12 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Plus	33 500	0	12 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	35 550	0	12 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	33 800	+280	4 %	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	35 850	+280	11 %	D
ë-C4 136 You	35 740	-4 000	7 %	Elec
ë-C4 136 Plus	42 050	-4 000	7 %	Elec
ë-C4 156 You	37 240	-4 000	7 %	Elec
ë-C4 156 Plus	43 050	-4 000	7 %	Elec
ë-C4 156 Max	45 100	-4 000	7 %	Elec
C4 X				
1.2 PureTech 100 You	28 250	+100	3 %	E
1.2 PureTech 130 Plus Auto.	32 700	+280	3 %	E
1.2 PureTech 130 Max Auto.	34 750	+280	3 %	E
1.2 Hybride 136 Plus	34 200	0	3 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	36 250	0	3 %	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	34 500	+230	3 %	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	36 550	+230	3 %	D
ë-C4 136 You	36 440	-4 000	4 %	Elec
ë-C4 136 Plus	42 750	-4 000	4 %	Elec
ë-C4 156 You	37 940	-4 000	4 %	Elec
ë-C4 156 Plus	43 750	-4 000	4 %	Elec
ë-C4 156 Max	45 800	-4 000	4 %	Elec
C5 Aircross				
1.2 PureTech 130 Plus	32 900	+1 172	8 %	E
1.2 Hybride 136 Plus	37 400	+240	24 %	FHEV
1.2 Hybride 136 Max	40 000	+240	24 %	FHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	43 750	0	3 %	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	45 650	0	3 %	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	47 950	0	3 %	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Plus Auto.	37 700	+1 386	8 %	D
1.5 BlueHDi 130 Max Auto.	40 000	+1 386	13 %	D
C5 X				
1.2 PureTech 130 You	39 150	+650	3 %	E
1.2 PureTech 130 Plus	41 750	+740	3 %	E
1.2 Hybride 136 You	40 650	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Plus	43 250	0	nc	FHEV
Hybride Rechargeable 180 You	49 650	0	14 %	PHEV
Hybride Rechargeable 180 Plus	53 150	0	14 %	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Plus	55 050	0	14 %	PHEV
Hybride Rechargeable 225 Max	57 050	0	14 %	PHEV
CUPRA				
Leon (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	39 760	+210	12 %	E
2.0 TSI 300 VZ	47 425	+13 014	0 %	E
eHybrid 204 V	46 745	0	7 %	PHEV
eHybrid 272 VZ	50 400	0	7 %	PHEV
2.0 TDI 150 V	42 560	+240	12 %	D
Leon Sportstourer (nouvelle)				
1.5 eTSI Hybrid 150 V	42 010	+230	7 %	E
eHybrid 204 V	48 995	0	9 %	PHEV
eHybrid 272 VZ	52 650	0	9 %	PHEV
2.0 TDI 150 V	44 810	+260	7 %	D
Born				
V230 Batterie L	39 090	-4 000	7 %	Elec
V230 Batterie XL	39 990	-4 000	7 %	Elec
VZ 325	46 490	-4 000	8 %	Elec
Ateca				
1.5 TSI 150 V DSG	45 520	+2 544	13 %	E
Terramar (nouveau)				
eTSI Hybrid 150 V	47 500	nc	nc	E
eHybrid 272

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Hybrid 140 Extrême	28500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extrême +	22000	+75	4%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	19690	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	21600	+230	0%	GPL
1.3 TCe 130 Extreme	24900	+190	1%	E
1.3 TCe 130 Journey	24900	+190	1%	E
1.2 Hybrid 140 Extreme	28100	0	0%	FHEV
1.2 Hybrid 140 Journey	28100	0	0%	FHEV
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 PureTech 100 Bastille	30700	+210	1%	E
1.2 PureTech 100 Edition France	31200	+210	nc	E
1.2 PureTech 130 Bastille Auto.	33700	+540	1%	E
1.2 PureTech 130 Edition France Auto.	34200	+540	nc	E
1.2 PureTech 130 Opéra Auto.	40150	+540	nc	E
1.2 Hybride 136 Bastille	35200	0	1%	FHEV
1.2 Hybride 136 Edition France	35700	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Opéra	41650	0	1%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille Auto.	35300	+400	1%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France Auto.	35800	+400	nc	D
E-Tense 156 Bastille	42300	-4000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	42800	-4000	nc	Elec
DS 4				
1.2 PureTech 130 Bastille	37550	+740	nc	E
1.2 PureTech 130 Performance Line	40450	+740	nc	E
1.2 Hybride 136 Pallas	39950	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile	44250	0	nc	FHEV
1.2 Hybride 136 Etoile Nappa	46750	0	nc	FHEV
E-Tense 225 Rivoli	50300	0	10%	PHEV
E-Tense 225 Opera	56300	0	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	38500	+740	nc	D
1.5 BlueHDi 130 Performance Line	41400	+740	nc	D
DS 7				
E-Tense 225 Bastille	54950	0	11%	PHEV
E-Tense 225 Edition France	57150	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Edition France 4x4	63350	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	64450	0	11%	PHEV
E-Tense 300 Rivoli 4x4	65550	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Performance Line + 4x4	69650	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli 4x4	70750	0	11%	PHEV
E-Tense 360 Opera 4x4	75000	0	11%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Bastille	45750	+1276	5%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	47350	+1276	nc	D
DS 9				
E-Tense 250 Rivoli+	68500	0	8%	PHEV
E-Tense 250 Opéra	76600	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	79850	0	8%	PHEV
E-Tense 360 Opéra 4x4	87950	0	3%	PHEV
E-Tense 360 Esprit de Voyage 4x4	89500	0	3%	PHEV
FERRARI				
Roma	246524	+60000	nc	E
Portofino M	212227	+60000	nc	E
812 GTS	336289	+60000	nc	E
812 Competizione	491443	+60000	nc	E
296 GTB	315377	+2049	nc	PHEV
296 GTS	423514	+2726	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+18858	nc	PHEV
SF90 Spider	465714	+4818	nc	PHEV
SP3 Daytona	1968000	+60000	nc	E
Purosangue	384229	+60000	nc	E
FIAT				
Panda Classic (nouvelle)				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	0	nc	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	17900	0	nc	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)				
1.2 Hybrid 100	24900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 100 La Prima	29900	0	3%	FHEV
1.2 Hybrid 136 La Prima	31400	0	3%	FHEV
e (RED)	35900	-4000	8%	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	11%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	nc	11%	E
ST	40200	+28413	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	nc	11%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	0	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	0	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	nc	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	nc	6%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	nc	6%	E
ST	41400	+28413	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	nc	6%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	nc	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+100	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	nc	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+310	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51090	0	10%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	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	+60000	0%	E
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dark Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	2%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58990	0	2%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	2%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
e:HEV Executive	54980	+2765	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	2%	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 63 Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 63 Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19950	nc	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	20700	nc	15%	E
i20				
1.2 79 Initia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDi 100 Creative	23600	nc	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	27600	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	PHEV
Plug-in 265 Executive	53000	0	nc	PHEV
Ioniq 6 (nouvelle)				
229 Intuitive	52400	0	6%	Elec
325 Executive HTrac	65400	0	6%	Elec
Nexo				
Executive	80600	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Plug-in 265 Intuitive HTrac	59500	0	0%	PHEV
Plug-in 265 Creative HTrac	62500	0	0%	PHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	nc	nc	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	0	3%	PHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	0	3%	PHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	0	7%	PHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83800	+51629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24500	+260	2%	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
Electrique 156 Longitude	38000	-4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+210	12%	FHEV
4xe 240 Overland	43500	0	11%	PHEV
4xe 240 Trailhawk	45500	0	11%	PHEV
Compass				
e-Hybrid 130 Altitude	38900	+170	5%	E
4xe 190 Altitude	46950	0	8%	PHEV
4xe 240 Overland	47950	0	8%	PHEV
4xe 240 Summit	51450	0	8%	PHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	0	2%	PHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	99500	0	2%	PHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 DPi 63 Motion	15990	0	nc	E
1.0 DPi 63 Active	17090	0	3%	E
1.2 DPi 79 Active	17590	0	3%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18490	0	nc	E
Stonic				
1.0 T-GDi 100 Motion	22490	+190	10%	E
Ceed				
1.0 T-GDi 100 Motion	26150	+330	11%	E
1.5 T-GDi 140 Active	28450	+450	19%	E
1.5 T-GDi 140 GT-Line	30650	+450	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	31650	+650	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	PHEV
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	33750	+1172	nc	E
Hybride Rechargeable Lounge	41040	0	12%	PHEV
Niro				
Hybride Motion	33790	0	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40640	0	6%	PHEV
Hybride Rechargeable Active	41640	0	6%	PHEV
EV Active	46690	0	9%	Elec
EV Premium	48290	0	9%	Elec

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
EV3 (nouveau)				
204 58,3 kWh	35990	0	nc	Elec
204 58,3 kWh Earth	38390	0	nc	Elec
204 81,4 kWh Earth	43090	0	nc	Elec
204 81,4 kWh GT-Line	45990	0	nc	Elec
Sportage				
1.6 T-GDi 160 MHEV Motion	32840	+1761	2%	E
1.6 T-GDi 230 Hybride Active	39690	+720	5%	FHEV
1.6 T-GDi 230 Hybride 30 Years	42290	+720	5%	FHEV
1.6 T-GDi 265 Hyb. Rech. GT-Line Prem. 4x4	53390	0	2%	PHEV
1.6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	36940	+350	2%	D
EV6				
170 Air Active	49690	0	13%	Elec
229 Air Active	53690	0	13%	Elec
229 Air Design	57490	0	13%	Elec
325 Air Design 4x4	61490	0	13%	Elec
325 GT-Line 4x4	65490	0	11%	Elec
GT	74690	0	6%	Elec
Sorento (nouveau)				
Hybride Active	47990	+6189	6%	FHEV
Hybride Rechargeable Active	54490	0	6%	PHEV
EV9 (nouveau)				
204	73000	0	0%	Elec
385 4x4	80000	0	0%	Elec
385 GT-Line 4x4	86000	0	0%	Elec
LAMBORGHINI				
Huracan Sterrato	270000	+60000	nc	E
Huracan STO	299295	+60000	nc	E
Revuelto	506808	+60000	nc	E
Countach LPI 800-4	2400000	+60000	nc	E
Urus Performante	266555	+60000	nc	E
LANCIA				
Ypsilon (nouvelle)				
1.2 Hybrid 100	24500	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid 100 LX	27500	nc	nc	FHEV
Electrique 156	34800	-4000	nc	Elec
Electrique 156 LX	37800	-4000	nc	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
PHEV S	61200	0	4%	PHEV
PHEV Dynamic SE	68400	0	4%	PHEV
D200 S	57100	+11877	4%	D
D200 Dynamic SE	64700	nc	nc	D
Discovery Sport				
PHEV S	61300	0	5%	PHEV
PHEV Dynamic SE	67600	0	5%	PHEV
D200 Dynamic SE	64000	nc	nc	D
D200 Dynamic HSE	70600	nc	nc	D
Discovery				
D350 HSE	96900	nc	nc	D
Range Rover Velar (nouveau)				
P400e S	82200	0	4%	PHEV
D200 S	70500	+13973	5%	D
Defender 90				
P400 SE	81000	+60000	7%	E
P525 Carpathian X-Dynamic	144300	+60000	nc	E
D200 SE X-Dynamic	72600	+60000	7%	D
D250 HSE X-Dynamic	84200	+60000	nc	D
D300 SE X-Dynamic	82000	+60000	7%	D
Defender 110				
P400 HSE X-Dynamic	97600	+60000	nc	E
P525 Carpathian X-Dynamic	147900	+60000	nc	E
P400e X X-Dynamic	116700	0	6%	PHEV
D250 SE X-Dynamic	84000	+60000	7%	D
D300 HSE X-Dynamic	94600	+60000	nc	D
Range Rover Sport				
P460e S	103200	0	nc	PHEV
P460e SE	109800	0	nc	PHEV
P550e Autobiography Dynamic	143700	0	nc	PHEV
D250 SE	95400	+60000	nc	D
D350 Autobiography Dynamic	124700	+60000	nc	D
Range Rover				
P530 Autobiography	192300	+60000	0%	E
P615 SV	238700	+60000	0%	E
P460e SE	147500	0	1%	PHEV
P550e HSE	167400	0	1%	PHEV
P550e Autobiography	179400	0	1%	PHEV
D350 HSE	151700	+60000	0%	D
LEAP MOTOR				
T03 [1]	25990	0	0%	Elec
LEXUS				
LBX (nouveau)				
Hybride	34300	0	3%	FHEV
UX				
300h	41990	0	5%	FHEV
300e Pack	57400	0	14%	Elec
NX				
350h Pack	57500	+2355	9%	FHEV
450h+ Luxe 4WD	70000	0	10%	PHEV
450h+ Executive 4WD	81000	0	10%	PHEV
ES				
300h Luxe	64700	+685	11%	FHEV
RX (nouveau)				
450h+ Luxe	93400	0	12%	PHEV
500h F Sport Executive	99200	+40874	0%	FHEV
RZ				
300e Pack	57500	0	2%	Elec
LM (nouveau)				
350h Executive 7 places	128000	+21192	0%	FHEV
LS				
500h	119900	+31658	nc	FHEV
LOTUS				
Eletre (nouveau)				
603 [1]	97890	0	0%	Elec
R 905 [1]	153090	0	0%	Elec
LYNK & CO				
01				
base	41500	0	0%	PHEV
MASERATI				
Grecale				
GT	81200	+60000	0%	E
Modena	90800	+60000	0%	E
Trofeo	121600	+60000	4%	E
Folgore	125850	0	0%	Elec
Ghibli				
Modena	145350	+60000	0%	E
GT	105250	+39846	0%	FHEV
Levante				
Modena	149000	+60000	0%	E
GT	111500	+60000	0%	FHEV
Quattroporte				
Modena	174500	+60000	0%	E
Gran Turismo				
Modena	181350	+60000	nc	E
Trofeo	225650	+60000	nc	E
Folgore	199900	0	nc	Elec
MC20				
630	251950	+60000	0%	E
MC20 Cielo				
630	287250	+60000	0%	E
MAZDA				
Mazda 2				
1.5 e-SkyActiv-G M Hybrid 90 Centre-Line	20250	0	3%	E
1.5 SkyActiv-G 90 Exclusive-Line Auto.	26100	+150	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Exclusive-Line	25550	0	3%	E
1.5e-SkyActiv-G M Hyb. 115 Homura Aka	28450	0	3%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Mazda 2 Hybrid				
Pure	25250	0	2%	FHEV
Mazda 3 5p.				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+190	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+210	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Homura	30500	+210	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Homura	31800	+50	4%	E
2.0 e-SkyActivX 186 Nagisa	33100	+50	4%	E
Mazda 3 Berline				
2.0 e-SkyActiv-G 122 Prime-Line	27300	+100	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Prime-Line	28300	+125	4%	E
2.0 e-SkyActiv-G 150 Exclusive-Line	30300	+125	4%	E
2.0 e-SkyActiv-X 186 Exclusive-Line	31600	0	4%	E
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G 140 Prime-Line	29800	nc	4%	E
2.5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	32250	nc	nc	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Exclusive-Line	37300	+240	4%	E
2.0 e-SkyActiv X 186 Takumi	39200	nc	nc	E
MX-30				
e-SkyActiv 145 Prime-Line	38250	-4000	3%	Elec
e-SkyActiv R-4V 170 Prime-Line	38950	0	3%	PHEV
e-SkyActiv R-4V 170 Exclusive-Line	39250	0	6%	PHEV
CX-5				
2.0 SkyActiv-G 165 Prime-Line	36200	+2199	4%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Homura Auto.	48700	+5805	6%	E
2.5 SkyActiv-G 194 Takumi Auto.	49500	+5805	6%	E
2.2 SkyActiv-D 150 Centre-Line	41100	+2481	5%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Exclusive-Line Auto.	48200	+5309	3%	D
2.2 SkyActiv-D 184 Homura Auto.	51200	+5309	8%	D
CX-60				
2.5 eSkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	63100	0	4%	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	72150	nc	4%	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	73200	nc	nc	D
CX-80 (nouveau)				
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Exclusive-Line	63100	0	nc	PHEV
2.5 e-SkyActiv PHEV 327 Homura	69250	0	nc	PHEV
3.3 e-SkyActiv D 254 Homura Plus	72150	nc	nc	D
3.3 e-SkyActiv D 254 Takumi Plus	73200	nc	nc	D
MX-5 Roadster				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	33000	nc	5%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-line	39500	nc	2%	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	40300	nc	7%	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G 132 Prime-Line	35500	nc	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Exclusive-Line	42000	nc	nc	E
2.0 SkyActiv-G 184 Kazari	42700	nc	nc	E
MERCEDES				
Classe A				
180 Progressive Line	39150	+450	0%	E
180 AMG Line	41450	+450	6%	E
200 AMG Line	43450	+450	6%	E
35 AMG 4Matic	63650	+40918	0%	E
45 S AMG 4Matic+	79200	+60000	0%	E
250 e AMG Line	51050	0	8%	PHEV
180 d Progressive Line	40450	+360	0%	D
180 d AMG line	42750	+360	6%	D
200 d AMG Line	44750	+260	6%	D
Classe A Berline				
180 Progressive Line	39800	+330	0%	E
200 Progressive Line	41800	+330	0%	E
200 AMG Line	45250	+330	3%	E
35 AMG 4Matic	64300	+31174	0%	E
250 e AMG Line	52850	0	0%	PHEV
180 d Progressive Line	41100	+310	0%	D
200 d Progressive Line	43100	+240	0%	D
200 d AMG Line	46550	+240	3%	D
Classe B				
180 Progressive Line	40100	+818	6%	E
180 AMG Line	43750	+818	5%	E
200 AMG Line	45750	+818	5%	E
250 e AMG Line	53650	0	11%	PHEV
180 d Progressive Line	41400	+650	6%	D
180 d AMG Line	45050	+650	5%	D
200 d AMG Line	45850	+400	5%	D
CLA Coupé				
180 Progressive Line	43700	+450	3%	E
200 Progressive Line	46250	+450	3%	E
200 AMG Line	49450	+450	8%	E
35 AMG 4Matic	69750	+33735	3%	E
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	83000	+60000	3%	E
250 e AMG Line	57950	0	7%	PHEV
180 d Progressive Line	45000	+450	3%	D
200 d Progressive Line	47550	+280	3%	D
200 d AMG Line	50750	+280	8%	D
220 d AMG Line	55550	+410	8%	D
CLA Shooting Brake				
180 Progressive Line	44900	+740	5%	E
200 Progressive Line	47450	+740	5%	E
200 AMG Line	50550	+740	12%	E
35 AMG 4Matic	70850	+44229	5%	E
45 S AMG 4Matic+	84100	+60000	5%	E
250 e Progressive Line	55950	0	5%	PHEV
180 d Progressive Line	46200	+740	5%	D
200 d Progressive Line	48750	+560	5%	D
200 d AMG Line	51850	+560	12%	D
220 d AMG Line	56650	+710	12%	D
GLA (nouveau)				
180 Progressive Line	44550	+2370	8%	E
200 Progressive Line	46300	+2370	8%	E
200 AMG Line	49900	+2370	5%	E
35 AMG 4Matic	69700	+60000	8%	E
45 AMG S 4Matic	83350	+60000	8%	E
250 e AMG Line	58450	0	10%	PHEV
180 d AMG Line	49050	+1583	5%	D
200 d AMG Line	50800	+1583	5%	D
220 d AMG Line 4Matic	57500	+3151	5%	D
EQA (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4000	4%	Elec
350 AMG Line 4Matic	64700	0	nc	Elec
GLB (nouveau)				
200 Progressive Line	49750	+3731	5%	E
35 AMG 4Matic	73150	+60000	5%	E
200 d Progressive Line	50650	+2804	5%	D
220 d AMG Line 4Matic	60950	+4444	11%	D
EQB (nouveau)				
250+ Edition	46950	-4000	0%	Elec
350 AMG Line 4Matic	68150	0	6%	Elec
Classe C				
200 Avantgarde Line	54700	+2036	6%	E
43 AMG 4Matic	80200	+60000	0%	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	63550	0	11%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line	66500	0	11%	PHEV
400 e Hybrid EQ AMG Line 4Matic	75250	0	11%	PHEV
63 AMG S E-Perfomance	134900	+13281	0%	PHEV
200 d Avantgarde Line	53900	+1525	6%	D
220 d Avantgarde Line	58100	+1500	6%	D
220 d AMG Line	61050	+1500	11%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line	70150	0	4%	PHEV
Classe C Break				
200 Avantgarde Line	56200	+3299	5%	E
43 AMG 4Matic	81700	+60000	0%	E
300 e Hybrid EQ Avantgarde Line	65050	0	4%	PHEV
300 e Hybrid EQ AMG Line	68000	0	4%	PHEV
63 AMG S E-Performance	136400	+14031	2%	PHEV
200 d Avantgarde Line	55400	+2090	5%	D
220 d Avantgarde Line	59600	+2170	5%	D
220 d AMG Line	62550	+2170	4%	D
300 d e Hybrid EQ AMG Line	71650	0	4%	PHEV
Classe C All-Terrain				
200	60250	+5927	4%	E
220 d	63650	+4260	4%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
GLC				
43 AMG	85400	+60000	nc	E
300 e Avantgarde Line	72150	0	5%	PHEV
300 e AMG Line	76

Le prix des voitures neuves

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
MG (suite)				
ZS (nouveau)				
Hybrid+ 197	22990	0	nc	FHEV
Hybrid+ 197 Comfort	24990	0	nc	FHEV
EHS				
Comfort	35490	0	8%	PHEV
Marvel R				
180 Comfort [1]	44490	0	6%	Elec
288 Performance 4WD [1]	50990	0	7%	Elec
MINI				
Hatch 3p (nouvelle)				
Cooper C Essential Pack XS	30720	nc	nc	E
Cooper S Essential Pack XS	34720	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	35880	nc	5%	E
Cooper E [1]	34000	0	1%	Elec
Cooper SE [1]	38000	0	1%	Elec
Cooper SE Classic [1]	43710	0	6%	Elec
Hatch 5p (nouvelle)				
Cooper C Essential	30500	nc	nc	E
Cooper C Classic Pack XS	32880	nc	nc	E
Cooper S Classic Pack XS	36880	nc	nc	E
Cooper S Favoured Pack S	40210	nc	nc	E
Cabrio				
Cooper Essential	35500	+540	nc	E
Cooper S Essential	40100	+1074	nc	E
Cooper S PremiumPlus	42200	+1074	6%	E
John Cooper Works Premium Plus	46600	+3331	4%	E
Aceman (nouveau)				
E Essential [1]	38000	0	0%	Elec
E Classic [1]	40160	0	0%	Elec
SE Classic [1]	44810	0	0%	Elec
SE Favoured [1]	46020	0	0%	Elec
SE JCW [1]	47950	0	0%	Elec
Countryman (nouveau)				
Cooper	40000	+898	nc	E
John Cooper Works	61350	+17247	nc	E
MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	7%	E
Colt (nouvelle)				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+50	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+50	9%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	nc	nc	E
1.3 DI-T MHEV 140 Intense	31290	nc	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	nc	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	39290	nc	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	nc	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	nc	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	0	14%	PHEV
NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+400	4%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	25%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	32900	0	25%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1172	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+1386	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1276	5%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	42900	+1276	5%	E
e-Power 190 Tekna	44700	0	5%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45100	0	5%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	5%	Elec
63 kWh 218 Advance	41800	0	6%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	6%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55800	0	5%	Elec
87 kWh e-4orce 394 Evolve+	61800	0	3%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43800	+2140	8%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	48100	+4521	8%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4631	13%	FHEV
Townstar Combi				
1.3 TCe 130 Acenta	28860	+2544	13%	E
Electrique 45 kWh Acenta	39000	-4000	4%	Elec
OPEL				
Corsa				
1.2 75 Edition	19400	+100	nc	E
1.2 75 GS	21300	+100	9%	E
1.2 Turbo 100 GS	22600	+50	9%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	26200	+240	9%	E
1.2 Turbo Hybrid 100 GS	25400	0	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	27300	0	nc	FHEV
Electrique 136	32000	-4000	8%	Elec
Electrique 156 GS	35000	-4000	8%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 100 Edition	24500	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 Edition	26000	nc	nc	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 136 GS	28500	nc	nc	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-4000	nc	Elec
Electric 113 GS	31500	-4000	nc	Elec
Mokka				
1.2 Turbo 100	25900	+190	12%	E
1.2 Turbo 130 Auto.	29400	+360	12%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30900	+360	14%	E
1.2 Turbo 136 GS	29000	+170	14%	E
1.2 Turbo 136 Ultimate	31500	+170	10%	E
Electric 136	42000	-4000	10%	Elec
Electric 156 GS	44000	-4000	10%	Elec
Astra				
1.2 Turbo 110	28550	+170	10%	E
1.2 Turbo 130 GS	32800	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	36100	0	5%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	6%	PHEV
GSe	49150	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 Auto.	33550	+230	10%	D
Electric 156	40990	-4000	5%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 110	29700	+170	7%	E
1.2 Turbo 130 GS	33950	+210	6%	E
1.2 Turbo Hybride 136 GS	37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	PHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+230	6%	D
Electric 156	42140	-4000	9%	Elec
Grandland				
1.2 Turbo 130 GS Light	38900	+740	8%	E
1.2 Turbo Hybrid 136 GS Light	42100	+210	8%	FHEV
Combo Life (nouveau)				
Electric Elégance	36850	-4000	nc	Elec
PEUGEOT				
208 (nouvelle)				
1.2 PureTech 75 Active	19550	+100	7%	E
1.2 PureTech 100 Active	20850	0	7%	E
1.2 PureTech 100 Allure	22750	0	7%	E
1.2 PureTech 100 GT	24650	0	3%	E
1.2 Hybrid 100 Active	23550	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 100 Allure	25450	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 100 GT	27350	0	1%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	28550	0	1%	FHEV
électrique 136 ch Active	34100	-4000	3%	Elec
électrique 136 Allure	36100	-4000	3%	Elec
électrique 156 GT	39300	-4000	3%	Elec
2008				
1.2 PureTech 100 Active	26700	+170	20%	E
1.2 PureTech 100 Allure	28500	+170	14%	E
1.2 Hybrid 136 Active	30900	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	32700	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	34400	0	6%	FHEV
Electrique 136 Active	39250	-4000	6%	Elec
Electrique 136 Allure	41200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Active	40250	-4000	6%	Elec
Electrique 156 Allure	42200	-4000	6%	Elec
Electrique 156 GT	43900	-4000	6%	Elec
308				
1.2 PureTech 130 Active Pack	29920	+210	13%	E
1.2 PureTech 130 Allure	31770	+210	23%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	31950	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	33800	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	36400	0	10%	FHEV
PHEV 180 Active Pack	41170	0	15%	PHEV
PHEV 180 Allure	42820	0	15%	PHEV
PHEV 225 GT	47520	0	15%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	34420	+260	13%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	36270	+260	23%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	14%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	14%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	14%	Elec
308 SW				
1.2 PureTech 130 Active Pack	30920	+240	7%	E
1.2 PureTech 130 Allure	32770	+240	7%	E
1.2 Hybrid 136 Active Pack	32950	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 Allure	34800	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	37400	0	6%	FHEV
PHEV 180 Active Pack	42170	0	5%	PHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	5%	PHEV
PHEV 225 GT	48520	0	5%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	35420	+280	7%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure Auto.	37270	+280	7%	D
E-308 156 E-Style	42500	-4000	3%	Elec
E-308 156 Allure	43900	-4000	3%	Elec
E-308 156 GT	46250	-4000	3%	Elec
3008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	38490	nc	13%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	42990	nc	nc	PHEV
Hybride Rechargeable 195 GT	47490	nc	nc	PHEV
Electric 210 Allure	44990	-4000	2%	Elec
Electric 210 GT	46990	-4000	2%	Elec
408				
1.2 Hybrid 136 Allure	37000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 136 GT	41000	0	nc	FHEV
PHEV 180 Allure	45600	0	16%	PHEV
PHEV 180 GT	49350	0	16%	PHEV
PHEV 225 GT	51250	0	16%	PHEV
508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	52500	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	52100	0	8%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	54400	0	8%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	0	7%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	45900	+330	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	48200	+330	3%	D
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 180 GT	53800	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	53400	0	3%	PHEV
Plug-in Hybrid 225 GT	55700	0	3%	PHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	0	3%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Allure	47200	+540	3%	D
1.5 BlueHDi 130 GT	49500	+540	3%	D
5008 (nouveau)				
Hybrid 136 Allure	40490	nc	nc	FHEV
Hybrid 136 GT	44990	nc	0%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 Allure	44990	0	nc	PHEV
Hybride Rechargable 195 GT	49490	0	nc	PHEV
Electric 210 Allure	46990	0	0%	Elec
Electric 210 GT	51490	-4000	0%	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
2.0	67886	+60000	0%	E
S	81067	+60000	0%	E
GTS 4.0	95110	+60000	0%	E
Spyder RS	169052	+60000	0%	E
718 Cayman				
2.0	65847	+60000	0%	E
S	79017	+60000	0%	E
GTS 4.0	93070	+60000	0%	E
GT4 RS	169052	+60000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	nc	nc	E
Carrera GTS	174900	nc	nc	E
Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	nc	Elec
4S	124296	0	nc	Elec
Turbo	179560	0	nc	Elec
Turbo S	216207	0	nc	Elec
Turbo GT	246538	0	nc	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	nc	Elec
4S	125300	0	nc	Elec
Turbo	180550	0	nc	Elec
Turbo S	216197	0	nc	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130068	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216692	0	0%	Elec
Panamera (nouvelle)				
2.9	109726	+60000	0%	E
GTS	167787	nc	nc	E
4 E-Hybrid	125306	0	0%	PHEV
4S E-Hybrid	140540	0	0%	PHEV
Turbo E-Hybrid	200434	0	0%	PHEV
Turbo S E-Hybrid	232397	0	nc	PHEV
Macan				
2.0	72086	+60000	0%	E
T	77276	+60000	0%	E
S	81873	+60000	0%	E
GTS	98626	+60000	0%	E
Macan électrique (nouveau)				
Propulsion	82959	0	nc	Elec
4	86439	0	0%	Elec
4 S	93091	0	nc	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec
Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+60000	0%	E
S	122400	+60000	0%	E
GTS	144700	nc	nc	E
E-Hybrid	118800	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	126700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	188400	0	1%	PHEV
Cayenne Coupé (nouveau)				
3.0	105900	+60000	0%	E
S	127400	+60000	0%	E
GTS	148100	nc	0%	E
E-Hybrid	118600	0	1%	PHEV
S E-Hybrid	130700	0	1%	PHEV
Turbo E-Hybrid	192000	0	1%	PHEV
RENAULT				
Clio				
1.0 SCe 65 Evolution	18700	+100	8%	E
1.0 TCe 90 Evolution	20000	0	8%	E
1.0 TCe 90 Techno	21500	+50	13%	E
1.0 TCe 90 Esprit Alpine	23500	+75	6%	E
E-Tech 145 Full Hybrid 145 Evolution	23900	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Techno	25400	0	2%	FHEV
E-Tech 145 Full Hybrid Esprit Alpine	27700	0	2%	FHEV
1.0 TCe 100 GPL Evolution	20400	0	8%	GPL
1.5 Blue dCi 100 Evolution	22600	0	8%	D
5 E-Tech (nouvelle)				
150 Autonomie Confort Techno	33490	-4000	0%	Elec
150 Autonomie Confort Iconic Cinq	35490	-4000	0%	Elec
Captur (nouveau)				
1.0 TCe 90 Evolution	24900	+400	19%	E
1.0 TCe 90 Techno	27500	+360	17%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution	27200	+400	19%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno	29800	+400	17%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	32100	+400	4%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	28900	0	6%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	31500	0	6%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	33800	0	6%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Evolution	25300	+740	19%	GPL
1.0 Eco-G 100 Techno	27900	+740	17%	GPL
Megane E-Tech				
130 Autonomie urbaine Equilibre	34000	-4000	2%	Elec
130 Autonomie confort Evolution	38000	-4000	2%	Elec
220 Autonomie confort Techno	40000	-4000	2%	Elec
220 Autonomie confort Iconic	42000	-4000	2%	Elec
Symbioz (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	34900	0	nc	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	36400	0	3%	FHEV
Scénic E-Tech (nouveau)				
170 Autonomie confort Evolution	39990	-4000	2%	Elec
170 Autonomie confort Techno	41990	-4000	4%	Elec
220 Grande autonomie Techno	46990	-4000	4%	Elec
Austral				
1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution	35800	+50	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Evolution Auto.	37300	+898	3%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.	38500	+1074	19%	E
1.3 M. Hyb. 160 Techno Esprit Alpine Auto.	40200	+1074	11%	E
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	42000	0	16%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Techno Esprit Alpine	43700	0	16%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	44700	0	16%	FHEV
Arkana				
1.3 Mild Hybrid 140 Evolution	31700	+310	3%	E
1.3 Mild Hybrid 140 Techno	33200	+310	6%	E
1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine	36400	+540	3%	E
E-Tech Full Hybrid 145 Evolution	33900	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	35400	0	3%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	38400	0	3%	FHEV
Espace				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	2%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	48300	0	6%	FHEV
Rafale (nouveau)				
E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45000	0	2%	FHEV
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	49000	0	1%	FHEV
E-Tech hyb. rech. 300 Esprit Alpine 4x4	54500	0	nc	PHEV
E-Tech hyb. rech. 300 Atelier Alpine 4x4	59000	0	nc	PHEV
Kangoo				
1.3 TCe 100 Evolution	26000	+3119	nc	E
1.3 TCe 130 Techno	28500	+2726	7%	E
1.5 Blue dCi 95 Evolution	28000	+740	nc	D
1.5 Blue dCi 115 Techno	30500	+983	7%	D
E-Tech 120 Evolution	37500	-4000	4%	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319800	+60000	0%	E
Ghost Black Badge	376200	+60000	nc	E
Phantom	486000	+60000	nc	E
Cullinan	361800	+60000	nc	E
Cullinan Black Badge	417000	+60000	nc	E
SEAT				
Ibiza				
1.0 TSI 95 Copa	22945	+75	18%	E
1.0 TSI 115 Copa DSG	25095	+125	18%	E
1.0 TSI 115 FR DSG	29150	+125	13%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	30500	+310	13%	E
1.5 TSI 150 FR Anniversary DSG	31905	+310	17%	E
Arona				
1.0 TSI 95 Copa	25240	+190	19%	E
1.0 TSI 115 Copa DSG	28140	+240	19%	E
1.0 TSI 115 Xperience DSG	31750	+240	17%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	33700	+280	17%	E
1.5 TSI 150 FR DSG	35300	+280	19%	E
León				
1.5 TSI 115 Copa	30205	+360	6%	E
1.5 eTSI Hybrid 115 Copa DSG	32605	+190	6%	E
2.0 TDI 115 Copa	34255	+100	6%	D
León Sportstourer				
1.5 TSI 115 Copa	31305	+400	6%	E
1.5 eTSI 115 Copa DSG	33705	+210	6%	E
2.0 TDI 115 Copa	35355	+125	6%	D
Ateca				
1.0 TSI 115 Copa	33690	+1386	23%	E
1.5 TSI 150 Xperience DSG	42500	+1504	8%	E
2.0 TDI 150 Copa DSG	41990	+1172	23%	D
2.0 TDI 150 Xperience DSG	46700	+1172	8%	D
SERES				
3 Confort [1]	33990	0	11%	Elec
SKODA				
Fabia				
1.0 MPI 80 Active	20400	0	12%	E
1.0 TSI 95 Selection	23290	0	16%	E
1.0 TSI 95 Monte Carlo	26690	0	10%	E
1.0 TSI 116 Evo 2 Monte Carlo DSG	28350	+100	10%	E
1.5 TSI 150 Evo 2 Monte Carlo DSG	29950	+100	10%	E
Kamiq (nouveau)				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	24180	+190	7%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	27980	+170	13%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Monte Carlo	33180	+170	13%	E
1.5 TSI Evo 2 150 ACT Monte Carlo DSG	36340	+310	13%	E
Scala (nouvelle)				
1.0 TSI Evo 2 95 Active	25070	0	7%	E
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	28740	0	11%	E
1.5 TSI 150 ACT Selection	30230	+190	11%	E
Karoq				
1.0 TSI Evo 2 116 Selection	34730	+400	17%	E
1.5 TSI Evo 2 ACT 150 Selection	38810	+650	17%	E
2.0 TDI 116 Selection	38220	+280	17%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	41590	+400	17%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	46370	+400	8%	D
Elroq (nouveau)				
170 City	33300	-4000	nc	Elec
204 Element	38620	-4000	nc	Elec
204 Clever	38390	-4000	nc	Elec
285 Clever	42470	-4000	nc	Elec
285 Plus	44430	-4000	nc	Elec
Enyaq				
85 Sportline	61130	0	15%	Elec
85x Sportline	63400	0	15%	Elec
RS	63680	0	14%	Elec
Enyaq Coupé				
85 Sportline	62990	0	16%	Elec
85x Sportline	65280	0	16%	Elec
RS	65480	0	8%	Elec
Octavia (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	30010	+75	8%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	32540	0	8%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	34630	0	8%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	40810	0	7%	E
RS	46580	+2726	15%	E
2.0 TDI 116 Selection	33250	0	8%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	36580	0	8%	D
2.0 TDI 150 Sportline	42770	0	7%	D
Octavia Combi (nouvelle)				
1.5 TSI 116 Selection	31110	+150	11%	E
1.5 TSI Hybrid 116 Selection	33480	0	11%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Selection	35740	0	11%	E
1.5 TSI Hybrid 150 Sportline	42080	0	9%	E
RS	47710	+2918	nc	E
2.0 TDI 116 Selection	34350	0	11%	D
2.0 TDI 150 Selection DSG	37680	+100	11%	D
2.0 TDI 150 Sportline DSG	44030	+100	9%	D
Kodiaq (nouveau)				
1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection	44110	+1190	6%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	50790	0	8%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Sportline	54790	0	8%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	48610	+2228	6%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	52610	+7233	6%	D
2.0 TDI 193 Sportline 4x4	56610	+7233	nc	D
Superb (nouvelle)				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	44620	+100	10%	E
2.0 TDI 150 Selection	48120	+280	10%	D
Superb Combi (nouvelle)				
1.5 TSI 150 Hybrid Selection	45720	+150	1%	E
1.5 TSI PHEV 204 Selection	52290	0	7%	PHEV
1.5 TSI PHEV 204 Laurin & Klement	61060	0	7%	PHEV
2.0 TDI 150 Selection	49220	+330	1%	D
2.0 TDI 193 Selection 4x4	53220	+3100	1%	D
2.0 TDI 193 Laurin & Klement 4x4	62070	+3100	7%	D
SMART				
#1 (nouvelle)				
Pro [1]	36315	0	6%	Elec
Brabus	47815	0	6%	Elec
#3 (nouveau)				
272 47 kWh Pro [1]	37315	0	8%	Elec
272 62 kWh Pro + [1]	42315	0	8%	Elec
272 62 kWh Premium [1]	45315	0	8%	Elec
Brabus [1]	49815	0	8%	Elec
SUBARU				
Impreza				
e-Boxer Confort	34990	+13014	5%	FHEV
e-Boxer Premium	36990	+13014	nc	FHEV
Solterra (nouveau)				
Confort	59990	0	19%	Elec
SUZUKI				
Ignis				
1.2 Dualjet Hybrid Avantage	17190	0	6%	E
Swift (nouvelle)				
1.2 Hybrid Avantage	18990	0	0%	E
Vitara (nouveau)				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	25990	nc	nc	E
1.4 Boosterjet Hybrid Privilège	28990	nc	nc	E
1.5 Dualjet Hybrid Privilège	29990	nc	8%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	31640	nc	8%	E
Swace				
1.8 Hybrid Privilège	33750	0	9%	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	28390	+100	7%	E
1.4 Boosterjet Hybrid Style	31990	+100	14%	E
1.5 Dualjet Hybrid Style	34790	+50	8%	FHEV
Across				
2.5 Hybride Rechargeable Pack	59290	0	18%	PHEV
TESLA				
Model 3 (nouvelle)				
Propulsion [1]	41490	0	3%	Elec
Grande Autonomie [1]	50490	0	3%	Elec
Performance [1]	57490	0	0%	Elec
Model Y				
Propulsion	44990	-4000	5%	Elec
Grande Autonomie	48990	-4000	5%	Elec
Performance	57990	0	4%	Elec
Model S				
Dual Motor	92990	0	0%	Elec
Plaid	107990	0	0%	Elec
Model X				
Dual Motor	99990	0	0%	Elec
Plaid	114990	0	0%	Elec
TOYOTA				
Aygo X				
1.0 VVT-i 72 Dynamic	18900	0	13%	E
Yaris				
GR	46300	+60000	0%	E
116h Design	26450	0	13%	FHEV
116h Collection	29450	0	6%	FHEV
130h GR Sport	30450	0	8%	FHEV
130h Première	31450	0	6%	FHEV
Yaris Cross				
116h Dynamic	28200	0	6%	FHEV
130h Collection	33700	+100	6%	FHEV
130h GR Sport	33700	+100	6%	FHEV
C-HR (nouveau)				
1.8 Hybride 140 Dynamic	34900	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Design	38900	0	0%	FHEV
2.0 Hybride 200 Collection	43400	0	2%	FHEV
Hybride rechargeable 225 Collection	46400	0	0%	PHEV
Hybride rechargeable 225 GR Sport	46400	0	0%	PHEV
Corolla				
1.8 Hybride 140 Dynamic	33750	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	39150	0	11%	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride 140 Dynamic	35850	0	11%	FHEV
2.0 Hybride 196 Design	38950	0	15%	FHEV
2.0 Hybride 196 GR Sport	40250	0	11%	FHEV
Rav4				
Hybride Dynamic	44500	+230	6%	FHEV
Hybride Rechargeable AWD Design	50450	0	3%	PHEV
Hybride Rech. AWD Collection	58050	0	3%	PHEV
Prius				
Hybride Rechargeable 223 Dynamic	43900	0	5%	PHEV
bZ4X				
Origin	43900	0	8%	Elec
Mirai				
Lounge	73000	0	0%	Hyd
Highlander				
Hybride 248 Lounge	71000	+10534	5%	FHEV
Land Cruiser (nouveau)				
204 D-4D LeCap	69000	+60000	0%	D
GR Supra				
2.0 Safety	58600	+4543	7%	E
3.0	69600	+28413	2%	E
3.0 Pack Premium	71600	+28413	6%	E
Proace City Verso (nouveau)				
1.2 VVT-i 110 Dynamic	25900	+1276	nc	E
1.5 D-4D 100 Dynamic	26850	+898	nc	D
1.5 D-4D 130 Dynamic	28450	+2544	nc	D
1.5 D-4D 130 Executive	31950	+2918	nc	D
Electric 50 kWh Dynamic	40295	-4000	nc	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI 80	21630	+170	16%	E
1.0 TSI 95 Life	24975	+50	13%	E
1.0 TSI 95 VW Edition	24705	+50	8%	E
1.0 TSI 116 Style DSG	28880	+170	13%	E
1.0 TSI 116 R-Line DSG	29850	+170	13%	E
GTI	34940	+1629	7%	E
**

Auto Plus

LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS
MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité
✆ **01 41 33 55 45** - jaldabo@reworldmedia.com |

Service abonnement : 01 46 48 48 77





LE RENDEZ-VOUS VINTAGE
A NE PAS LOUPER





En vente actuellement

Retro+

4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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

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

05 65 100 100

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée – 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350894840. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : designet.fr. *Au 19/09/2023

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

Polo.

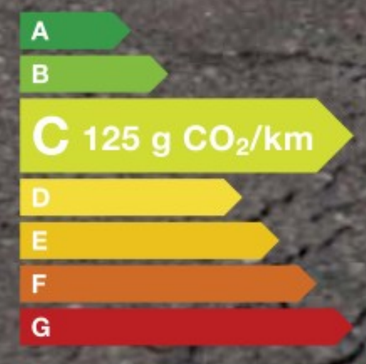
À partir de 129 €/mois*.

Location Longue Durée 37 mois
1er loyer de 4 500 €.

*** Polo 1.0 MPI 80 ch BVM5 neuve en Location Longue Durée sur 37 mois, 30 000 km maximum. 1er loyer de 4 500 €, suivi de 36 loyers de 129 €. Offre réservée aux particuliers valable du 01/10/2024 au 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.**

Modèle présenté : Polo R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1er loyer de 4 500 € suivi de 36 loyers de 235 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2024 et le 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024**, chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank Gmbh – SARL de droit Allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – 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.

Cycles mixtes de la Polo R-Line 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP : 5,5. Rejets de CO_2 (g/km) WLTP : 125. Valeurs au 06/09/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1er 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 CO_2, 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.

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