

Nouveautés

Alpine A390

L'inedit "cross coupé"
français en détail

P. 16



Il arrive en 2025!

Actu

P. 12

**Doit-on avoir
peur** des voitures
électriques ?

Dossier essais P. 24

Faut-il craquer pour les stars restylées ?



LA RÉPONSE EN HUIT CONFRONTATIONS



Test lecteurs

P. 44

Votre verdict sur le
Nissan Qashqai restylé



Vos droits

P. 54

PV radar ou par caméra
Vous n'êtes pas obligé
de dénoncer

Sport

P. 56

Le Dakar : l'histoire
d'une course folle



Match



Peugeot 5008, Renault Espace et Skoda Kodiaq au coude-à-coude

Quel est le meilleur SUV hybride sept places ?

P. 38

Essai panoramique P. 34

Nouveau Aceman

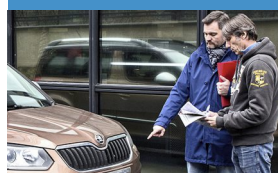


La Mini des familles branchées

P. 48

ACHAT D'OCCASION

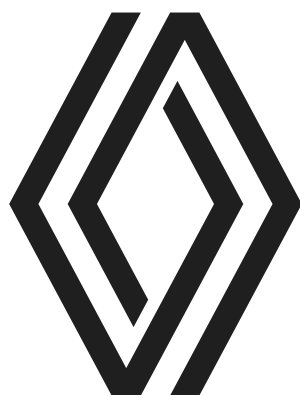
Devenez un as
de la négo !



L 14629 - 1887 - 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: 3,20 \$ - TOM S: 5,50 \$CFP - CH: 5,5 \$ - TUN: 5,80 \$TUN

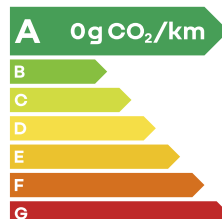
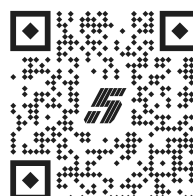


RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIQUE

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 1^{er} 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 co₂ (g/km)*: **0.** *selon norme wltp.

renault.fr

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



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

T-Roc.

À partir de 199 €/mois*.

Location Longue Durée 37 mois
1^{er} loyer de 5 000 €.

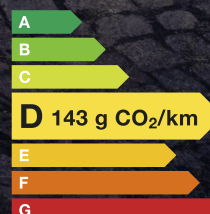


*T-Roc VW Edition 1.0 TSI 116 ch BVM6 neuf en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 5 000 €, suivi de 36 loyers de 199 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/10/2024 au 31/10/2024 et immatriculation avant le 31/10/2024 chez les distributeurs en France métropolitaine présentant ce financement, dans la limite des stocks disponibles.

Modèle présenté : T-Roc R-Line avec options. Location Longue Durée 37 mois pour 30 000 km maximum, 1^{er} loyer de 5 000 € suivi de 36 loyers de **460 €**. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande **entre le 01/10/2024 au 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. Voir conditions sur vw.fr

Cycles mixtes T-Roc R-Line 1.5 TSI EVO2 150 ch BVM6 (l/100 km) WLTP : 6,3. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 143. Valeurs au 22/04/2024, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire. Depuis le 1^{er} septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée.

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



ACTU

- 6 **L'événement** Les chiffres des constructeurs à la loupe
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** L'Alpine A390_β : où est passé l'esprit Alpine ?
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord du Volkswagen Tayron

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Stars restylées : de vrais progrès ?
- 34 **Panoramique** Le Mini Aceman SE Favourite Pack XL de 218 ch
- 38 **Match** Le Peugeot 5008 Hybrid e-DCS6 GT de 136 ch face aux Renault Espace E-Tech full hybrid de 200 ch et Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid DGS7 de 150 ch
- 44 **Test lecteurs** Le nouveau Nissan Qashqai e-Power N-Design de 190 ch
- 45 **On a tout essayé!** L'Audi RS 6 Avant GT 4.0 TFSI de 630 ch

GUIDE PRATIQUE

- 47 **Les coachs Auto Plus** Promenades automnales : protégez votre habitacle
- 48 **Acheter une voiture d'occasion** Comment bien négocier
- 51 **Ça vous est arrivé**
- 52 **Les stars de l'occasion** Un Opel Zafira diesel (2005-2014) à moins de 6000 €
- 54 **Le coin des experts** PV radar ou par vidéo-verbalisation : est-on obligé de dénoncer l'auteur de l'infraction ?

MAGAZINE

- 56 **Le sport** Les courses les plus dingues de l'Histoire : le Dakar
- 58 **Auto Plus Classiques** La Rolls-Royce cabriolet Corniche (1967)
- 60 **Le prix des voitures neuves**



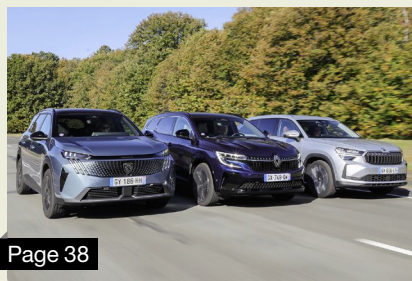
Page 16

A. SAUNIER



Page 34

Y. LEFEBVRE



Page 38

N. SOLER

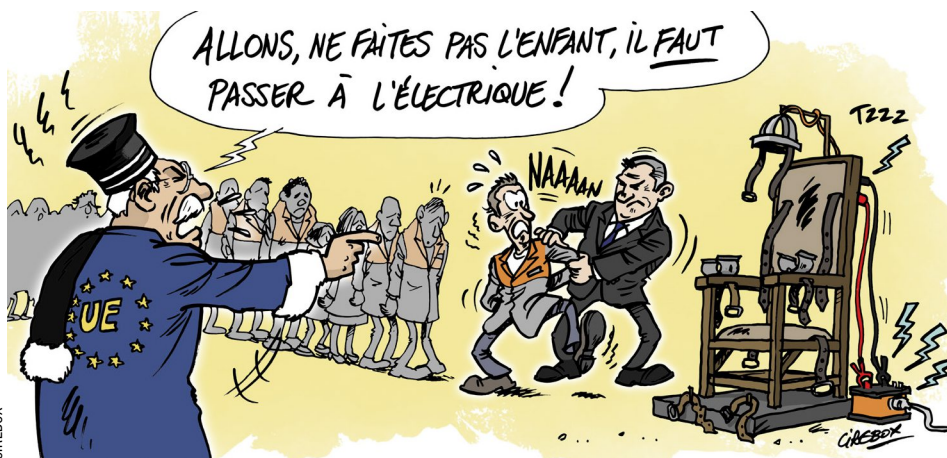


Page 58

C. MARTIN

Traité d'humour

Transition vers l'électrique : 40 000 emplois menacés en France



GIREBOX

Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
 Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
 Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
 Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59 898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Impunité totale pour les électriques ?

C'est le genre de sujet que l'on préférerait ne jamais aborder, pas même dans un édit. Mais la différence de traitement qu'il en a été fait donne matière à réflexion, surtout dans un édit. Deux drames de la route ont récemment défrayé la chronique : un cycliste écrasé dans Paris (vous en avez certainement entendu parler) et quatre personnes brûlées vives à bord d'une Tesla dans les Deux-Sèvres (vous n'en avez pas forcément entendu parler). L'idée n'est pas de se lancer dans une comparaison de mauvais goût entre ces deux drames, mais de prendre du recul et de s'interroger sur leur traitement par les médias et l'émotion que cela a pu susciter.

Un petit tour sur Google Actualités est souvent un bon indicateur de la caisse de résonance médiatique d'un événement. En renseignant "Tesla incendie 4 morts" dans le moteur de recherche, on tombe sur 60 résultats d'articles traitant de l'accident. Même opération mais cette fois avec "Cycliste tué Paris" et ce sont... 4470 itérations qui remontent. Preuve que la mort du cycliste de 27 ans a engendré plus de réactions que celle des quatre personnes (65 ans pour le conducteur, 16, 21 et 26 ans pour les passagers) de la Tesla. Sans compter les rapides récupérations politiques, les manifestations de soutien, l'édification du malheureux cycliste en martyr (son nom est dans toutes les bouches) et la désignation de son bourreau : le SUV. A quelques centaines de kilomètres de là, du côté de Melle (79), en revanche, les quatre victimes sont restées anonymes et il n'y a eu aucune montée au créneau d'élus locaux, pas plus que de rassemblements populaires pour l'interdiction des électriques. Une proposition que l'on a entendue de la bouche d'un sénateur à propos des SUV. Demandra-t-il l'interdiction des couteaux au prochain homicide perpétré avec cet ustensile du quotidien ?

Côté vies humaines, ces deux événements sont des drames absolus. Mais la responsabilité attribuée à la voiture dans les deux cas souligne bien la partialité des prises de position en matière d'automobiles. Alors que le SUV est directement mis en cause, la voiture électrique semble, elle, protégée par une sorte d'impunité. Et pourtant, ce n'est pas la première fois qu'une électrique prend feu, heureusement la plupart du temps sans conséquences aussi dramatiques. Rappelons que le GPL, promis il y a quelques années à un bel avenir, a vu sa carrière brisée après des cas d'explosion. Mais derrière l'électrique, il y a des enjeux bien plus importants...

Mathieu



MARCHÉ AUTOMOBILE 2024

Les chiffres à la loupe

Chaque mois, les constructeurs attendent avec impatience le bilan des ventes de voitures neuves. Mais derrière les chiffres officiels se dissimulent des données bien plus révélatrices. Coup de projecteur sur les véritables performances depuis le début de cette année.



QUI EST LE CHAMPION DES VENTES ?

Renault (encore) au sommet

Le Losange trône à nouveau la plus haute marche du podium, avec un peu moins de 204 000 nouvelles immatriculations durant les neuf premiers mois de 2024. Malgré une légère perte de vitesse (- 2 % des ventes par rapport à 2023), il conserve son leadership sur le marché grâce à trois modèles représentant plus de la moitié de ses transactions: la Clio (67 000 exemplaires), le Captur (36 000) et l'Austral (20 000). Cette année, son écart avec Peugeot se creuse un peu plus, Renault devançant son rival de 26 000 unités. Car bien que la 208 reste le modèle le plus vendu, avec 68 000 immatriculations, le Lion enregistre une baisse de ses ventes de 4 % par rapport à l'année passée.

QUI SONT LES PONTES DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE ?

Les allemands !

L'année s'annonce compliquée pour la double motorisation ! Avec 99 000 hybrides rechargeables immatriculés en neuf mois, les ventes reculent de 15 % par rapport à 2023. Cette baisse devrait se poursuivre, les PHEV étant dans le viseur du gouvernement (voir Auto Plus n° 1884). Dans ce contexte, Mercedes se distingue en dominant le marché des plug-in, avec 16 700 unités écoulées depuis le début de l'année, notamment grâce à son modèle GLC (5 250 ventes). BMW occupe la 2^e place, avec de 11 489 immatriculations, suivi d'Audi (10 825). Au pied du podium avec 10 640 ventes, Peugeot se distingue avec sa 308 – le modèle PHEV le plus vendu (5 460 unités écoulées) – qui surpasse le GLC.



QUI EST LE VRAI NUMÉRO 1 AUPRÈS DES PARTICULIERS ?

Le Losange détrône Dacia, mais...

Pour doper leurs chiffres, les constructeurs ont plus d'un tour dans leur sac, notamment via les ventes dites "tactiques". Véhicules de démonstration ou de courtroisie, loueurs de courte durée... Ces différents canaux, moins rentables, permettent d'écouler leur stock de voitures neuves. Résultat, seules 45,3 % des quelque 1,26 million d'autos immatriculées lors des trois premiers trimestres de 2024 ont été acquises par des particuliers. Certes, en valeur absolue, les "vrais acheteurs" se sont principalement tournés vers Renault, avec 91 000 exemplaires, contre moins de 84 000 unités pour Dacia, qui détenait (depuis plusieurs années) la palme



des ventes aux particuliers. Mais en proportion des ventes, c'est la marque roumaine la mieux positionnée sur ce segment de clientèle. En effet, Dacia a écoulé 78 % de ses immat' auprès de particuliers, contre 45 % pour Renault et 37 % seulement pour Peugeot. Derrière Dacia, les constructeurs ayant le moins souvent recours aux

ventes tactiques sont Honda (76 % aux particuliers), MG (68 %), Fiat (64 %) et Tesla (63 %). En ce qui concerne les modèles, la Sandero occupe, comme l'an dernier, la 1^{re} place des ventes au grand public, avec plus de 46 000 exemplaires écoulés, devant la Peugeot 208 (33 000 unités) et la Renault Clio (30 000).

QUI VEND LE PLUS D'ÉLECTRIQUES ?



Peugeot surclasse Tesla

Les français sont désormais en force ! Depuis le début de l'année, le Lion peut se targuer d'être le leader de la catégorie. Grâce à sa 208 – l'électrique la plus vendue en France en 2024, avec 20 850 exemplaires –, Peugeot s'impose comme la marque la plus "branchée", avec 34 000 immatriculations au total, soit 15 % du marché ! Son concurrent historique n'est pas en reste, puisque Renault enregistre 33 200 ventes en neuf mois, dont 14 000 Megane E-Tech. De son côté, Tesla, le leader déchu, a pris du plomb dans l'aile, affecté par l'inéligibilité au bonus de sa Model 3 "made in China" depuis le 15 décembre 2023. Résultat, il passe de la 1^{re} place en 2023 (et en 2022 !) à la 3^e cette année, avec moins de 29 500 modèles écoulés.

des constructeurs

Difficile, ces derniers temps, de ne pas tomber dans la sinistrose lorsqu'il s'agit d'évoquer les chiffres de ventes de voitures neuves. Certes, avec précisément 1 265 904 modèles immatriculés au cours des neuf premiers mois de 2024, le marché n'accuse un repli "que" de 2 % par rapport à 2023, mais la tendance négative a peu de chance de s'inverser. Les discussions autour du durcissement du malus et du rabotage du bonus l'an prochain n'œuvrent en effet pas dans ce sens. Et d'après AAA Data, spécialiste de l'analyse de données, les commandes sont en berne,

si bien que leurs experts tablent sur un exercice 2024 à 1,66 million d'unités. Soit - 6 % des ventes par rapport à l'an dernier, loin du seuil des 2 millions d'exemplaires régulièrement atteints en France à l'ère du pré-Covid.

Morosité... pas pour tous

Mais en matière d'austérité, les constructeurs ne sont pas tous logés à la même enseigne. Côté français, Renault se situe dans la propulsion du marché, enregistrant en neuf mois un recul des ventes de 2 %, contre - 4 % pour Peugeot. Citroën est à la peine (- 9 %), tout comme la griffe franco-roumaine Dacia

(- 9 %), tandis que DS dégringole (- 25 %). Du côté des généralistes étrangers, Toyota ne connaît pas la crise et enregistre un bond de 23 %, alors qu'Opel s'en sort assez bien (+ 4 %) et que Ford chute (- 10 %). VW est plutôt stable (- 1 %). Mais derrière ces résultats globaux, quel est le vrai bilan ? Qui vend le plus aux particuliers, clientèle la plus rentable ? Qui use et abuse de méthodes peu louables pour écouler ses stocks ? Qui compte le plus sur le diesel, pourtant en voie d'extinction ? Auto Plus a scruté les données fournies par AAA Data pour vous révéler les chiffres les plus notables du marché. ■



N. SOLIER

QUI COMPTE ENCORE (BEAUCOUP) SUR LE DIESEL ?

Mercedes et Skoda carburent au mazout

L'inéluctable érosion se poursuit. Au cours des neuf premiers mois de 2024, seules 95 800 voitures carburant au gazole ont trouvé preneur – un quart de moins qu'en 2023. Un volume désormais en deçà de celui des hybrides rechargeables (99 000 unités). Ainsi, les diesels ne représentent plus que 8 % du marché, à peine ! Il faut dire que bon nombre de constructeurs les ont boutés hors de leur catalogue. Si Renault, Peugeot et Volkswagen dominent encore le segment, avec des parts de marché respectives de 15 %, 14 % et 13,6 %, le diesel ne constitue pas la majeure partie de leurs ventes. Et si l'on raisonne en proportion, c'est Mercedes qui en commercialise le plus, avec près 30 % de ses modèles vendus dans cette motorisation. Suivi de Skoda, chez qui cette part culmine à près d'un véhicule sur cinq.



A. SAUNIER

QUI EST LE LEADER DU PREMIUM ?

BMW toujours devant !

Il n'est pas si loin, le temps où Mercedes régnait sur la catégorie. Mais en 2023, il a été dépassé par Audi et BMW. Ce dernier garde la tête du classement en 2024. En trois trimestres, l'allemand a vendu près de 47 000 opus, porté par le X1 écoulé à plus de 11 700 unités. Au total, BMW comptabilise 7 000 ventes de plus qu'à la même période en 2023. Belle performance dans un marché global en repli. La marque à l'étoile, quant à elle, affiche 35 930 voitures écoulées, soit 2 000 exemplaires de plus que l'an dernier, grâce à la progression de ses modèles GLA (+ 3 %) et GLC (+ 14 %). Une réussite qui permet à Mercedes de se positionner devant Audi d'une courte tête. En effet, avec un peu moins de 35 300 immatriculations, soit 2 000 de moins que l'an dernier, Audi se place en 3^e position. Côté français, DS dégringole, avec seulement 14 000 ventes, contre près de 20 000 en 2023.



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

LES PLUS BELLES PERFORMANCES ?

BMW, Seat, Suzuki, Toyota et Volvo

Dans un marché en repli de 2 %, ces cinq constructeurs réussissent à enregistrer des progressions remarquables. Seat bénéficie du plus gros bond, avec 17 480 immat' (+ 35 %). Rappelons tout de même que l'espagnol a subi une forte chute de ses ventes l'année passée, et qu'il est encore loin de retrouver ses niveaux de 2021 ou 2022 (27 000 unités/an). Volvo espère également renouer avec ses meilleures années, ce qui est en bonne voie : avec 13 800 exemplaires écoulés, le suédois progresse de 34 %. Et Toyota (+ 23 %), Suzuki (+ 19 %) et BMW (+ 18 %) affichent eux aussi des augmentations notables.

LES PLUS GROS GADINS ?

MG et Tesla

"La fin du bonus m'a tuer" : cela pourrait être le refrain de ces deux constructeurs. Privés de la perfusion de l'aide de l'Etat depuis décembre 2023, ils subissent de lourdes chutes. Tesla a ainsi écoulé 29 479 voitures entre janvier et septembre 2024, ce qui correspond à une baisse de 28 % par rapport à l'année dernière. Pendant la même période, MG a vu ses immatriculations chuter d'un tiers et tombe à 13 500 unités, les chiffres des MG4 ayant été quasiment divisés par deux.

QUI VEND LE PLUS AUX LOUEURS ?

Alfa Romeo et Opel

Plus d'une voiture sur dix (11 %) a été cédée à des loueurs de courte durée, ce qui représente environ 135 000 unités. Un effectif important, en hausse par rapport à 2023 (+ 9 %), et surtout un bon moyen pour les constructeurs de vider leur stock à prix cassé. Ce sont Renault (27 400 unités), Peugeot (24 400) et Citroën (15 100) qui ont ainsi fourni les volumes les plus élevés. Mais en proportion, Alfa Romeo et Opel affichent la plus grande part des ventes aux loueurs, atteignant 19 %. Ils sont suivis par Mitsubishi (18 %), Citroën et Jeep (17 %), Fiat (16 %) et DS (15 %). Des véhicules qui viendront bientôt enrichir le marché des jeunes occasions...



DES AUTOS
TROP GROSSES
OU DES PLACES
TROP PETITES ?



N. SOLER

Stationnement

Une question d'ampleur

Il devient très difficile de se garer dans des emplacements de 5 m de long sur 2,30 m de large. Cela passait encore avec mon Renault Scenic 1 (4,13 m x 1,72 m), mais c'est devenu très compliqué avec mon Scenic 4 (4,41 x 1,87 m). A défaut d'agrandir les places, pourquoi ne pas favoriser le stationnement en épi ?

Daniel D., Petit-Fayt (59)

Pierre Audemar. Les dimensions des places de stationnement et de parking font l'objet de plusieurs normes (NFP91-100 pour les parkings accessibles au public et NFP91-120 pour les parcs

de stationnement privés). Et à notre connaissance, il n'existe aucun projet visant à les faire évoluer pour qu'elles soient mieux adaptées aux dimensions de nos voitures, qui, elles, ne cessent de s'agrandir depuis plusieurs décennies. Si la longueur s'avère généralement suffisante (entre 4,80 m et 5,15 m en fonction de l'angle formé avec la voie de circulation), c'est en matière de largeur que le bât blesse. Une solution "simple" consisterait pourtant à adopter la largeur minimale imposée aux places pour personnes handicapées (3,30 m) à toutes celles en épi. Mais cela réduirait leur nombre d'autant.

Une promo non appliquée

Il y a quelques mois, j'ai acquis une voiture neuve en LOA à l'occasion d'une opération "Deux mois de loyers offerts". Après coup, il s'avère que le véhicule que j'ai acheté n'était pas éligible à cette offre, qui n'est d'ailleurs pas spécifiée sur mon contrat. Ai-je un recours ?

Sylvie M., par e-mail

Pascale Getin. En matière de contrat, seuls les écrits ont une valeur. Dans votre cas, aucun recours légal n'est donc envisageable. Mais si votre concessionnaire est de bonne foi, il devrait vous faire une proposition (révision, tapis de sol offerts...) qui compensera cette déception.



SHUTTERSTOCK

Ce n'était de nouveau pas un salon digne de la grande époque, mais le Mondial 2024 m'a tout de même laissé un bon souvenir. Vivement l'édition 2026 en espérant que, cette fois-ci, les marques européennes offriront moins de place aux chinoises.

Pascal D., Paris (75)

Où est la logique ?

A la page 45 de votre n° 1875, vous indiquez que, pour désempourber sa voiture, il faut dégonfler ses pneus. Or, cette manœuvre va "élargir" la bande de roulement. Je pensais que dans la boue, comme dans la neige ou le sable, il valait mieux avoir les pneus les plus étroits possibles.

Gilles D.,
Sainte-Foy-lès-Lyon (69)

Jérôme Fombelle. Voilà un point qui mérite, en effet, quelques éclaircissements. D'une part, plus un pneu est large, moins il est adapté à un usage sur la neige, le sable, la boue ou même sous la pluie (risque d'aquaplaning accru). Cela étant, lorsqu'une voiture se trouve embourbée ou ensablée, il est préférable de dégonfler légèrement ses pneus (environ 1 bar). Car cette manœuvre permet d'apporter davantage de souplesse au pneu, afin qu'il puisse se déformer plus facilement. De cette façon, il souffrira moins de la résistance au roulement induite par la neige, la boue ou le sable.

La sécurité en option ?

Je viens de remplacer ma Peugeot 308 3 GT Pack de 2021 par la même, mais en finition Allure. Or, contrairement à la première, cette dernière n'est pas équipée de l'eCall.

pbx3, Orange (84)

Julien Sarboraria. Rassurez-vous, comme tous les modèles homologués depuis le 1^{er} avril 2018, votre 308 est bien dotée de l'eCall (service embarqué qui prévient automatiquement les secours en cas d'accident). En revanche, les services Peugeot Connect ne sont désormais de série que sur la GT.



65

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Que pensez-vous de la baisse probable du bonus de 4000 à 3000 € pour les électriques en 2025 ?

1%

- Cela ne vous empêcherait pas d'en acheter une

3%

- Cela pourrait vous en dissuader

96%

- Peu importe, vous n'êtes pas client !

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

A la suite des incendies d'électriques, diriez-vous qu'elles sont :
- Moins sûres que les thermiques ?
- Aussi sûres ?
- Plus sûres ?



L. LACOSTE



PEUGEOT

E-2008 ÉLECTRIQUE



8 ANS DE GARANTIE ALLURE CARE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D*

Jusqu'à 406 km d'autonomie**

Recharge rapide de 100 km en 12 min***

Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

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

A 0g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

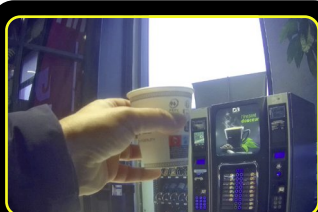


CAMÉRA CACHÉE

Le bilan expert offert par Fiat tiendra-t-il toutes ses promesses ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

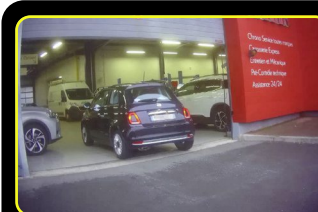
Fiat renouvelle son offre saisonnière : jusqu'au 30 novembre, la marque propose un check-up complet de votre auto, ainsi qu'une mise à niveau des liquides. Le tout sans dépenser un euro ! Allons vérifier si cela vaut le détour.



Pas très réactifs sur internet : notre demande de réservation en ligne n'a reçu aucun écho depuis plus de dix jours... En revanche, par téléphone, notre rendez-vous est calé sous trois jours. Sur place, on nous offre le café pour patienter. Puis un technicien vient à notre rencontre.

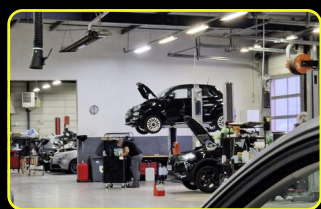


"Vous a-t-on prévenu du tarif du bilan expert ? C'est 140 €." Nous pensons à une blague... Mais non, notre interlocuteur insiste : "C'est un contrôle poussé de plus d'une heure." Preuve à l'appui, nous lui soutenons que la prestation est offerte jusqu'à la fin du mois. "Ah, d'accord..."

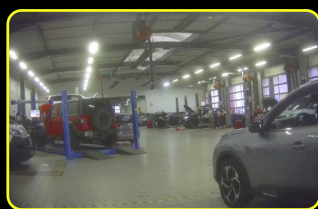


Ce "malentendu" dissipé, notre Fiat 500 est prise en charge – vingt bonnes minutes après notre arrivée. Un autre mécano fait un tour à son bord pour établir un premier constat d'état. De retour, il lance les contrôles et vérifie les pneus : "Ils sont à moitié de vie." Exact.

PHOTOS: DR



Le technicien place ensuite notre auto cobaye sur un pont afin de contrôler son freinage avant. "L'usure est à 50 %." Bien vu. Mais il ne prend pas le temps d'examiner les freins à tambour à l'arrière. Dommage. Il relève encore un peu le véhicule pour scruter le roulement.



"Il faut régler le parallélisme." C'est vrai. Là, notre homme redescend la voiture et lève le capot : "Il y a une petite fuite d'huile. Il faudra revenir pour savoir d'où ça vient." Mais pourquoi ne pas lancer la recherche tout de suite ? "Je vous ferai un devis pour un autre bilan." Tiens, tiens...



Puis le mécano remet à niveau les liquides de lave-glace et de refroidissement et ajuste la pression des pneus. Fin de la prestation, sans contrôle de l'éclairage et du vitrage. Le devis ? Comptez 120 € pour le parallélisme (chérot !). A nous de reprendre rendez-vous pour un bilan... payant !



Expert... du pousse-conso !

D'entrée de jeu, notre hôte du jour a voulu nous faire passer à la caisse. Le bilan "poussé de plus d'une heure" s'est transformé en diagnostic, certes gratuit, mais réduit à son strict minimum : à peine vingt minutes de contrôles effectifs pour nous faire revenir et payer... un nouveau bilan.

BON PLAN OU PAS ?



FlexFuel : un boîtier de conversion à partir de 499 €



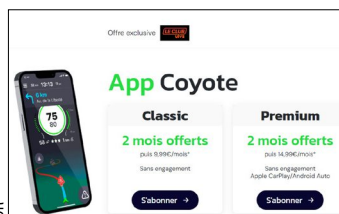
La promesse : A l'occasion de son 15^e anniversaire, FlexFuel Energy Development (FFED) abaisse les tarifs de tous ses boîtiers de conversion au superéthanol (E85). ➔ Jusqu'au 31 décembre, ce sont les soldes sur les boîtiers FFED ! Ceux qui équipent les véhicules récents en injection directe

(Dacia Duster, Peugeot 2008 et 308, Renault Captur et les Citroën C3, Peugeot 208 1.2 VTI 82 ch, Dacia Sandero...) passent de 699 € à 499 €. Le tarif est de 799 € (au lieu de 1 000 € en moyenne) pour les modèles à injection indirecte (Ford Fiesta et Focus 1.0 EcoBoost, Renault Megane et Captur 1.3 TCe...) et d'environ 1 000 € pour les modèles de trois ou quatre cylindres. Une belle ristourne ! Il faudra néanmoins veiller à ce que les garagistes partenaires* de FFED jouent le jeu et l'appliquent bien.



Une aubaine pour sauter le pas de la conversion !

Club Ulys : 2 mois sur Coyote gratis



La promesse : Jusqu'au 31 décembre, pour toute nouvelle souscription à un abonnement sur l'appli Coyote, les deux premières mensualités sont offertes. ➔ Seuls les nouveaux abonnés peuvent bénéficier de cette offre. Cette dernière est valable sur

la formule App Coyote Classic (via smartphone) à 9,99 € et la Premium (compatible sur CarPlay et Android Auto) à 14,99 €, ce qui correspond respectivement à des économies de 19,98 € et de 29,98 €. En outre, l'offre permet de tester gratuitement l'application pendant deux mois, l'abonnement étant sans engagement. Il suffit de résilier deux jours avant l'échéance si vous ne souhaitez plus être "alerté". Unique contrainte, et pas des moindres : seuls les abonnés au badge d'Ulys sont éligibles.



Intéressant mais limité aux porteurs du badge Ulys



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 mbreseaurecrite.fr.



Retrouvez nos offres
disponibles
dans toute la France.

Mercedes-Benz





ACCIDENTS ET INCENDIES EN SÉRIE

Les électriques sont-elles dangereuses ?

J.-L. PADELLEC / LE TÉLÉGRAMME / MAXPPP

Les voitures électriques occupent souvent le devant de la scène médiatique. Pas seulement pour mettre en avant leurs performances ou leur part de marché, mais aussi pour rapporter des incidents graves. Attention, danger ?

Dans la nuit du 12 octobre dernier, un conducteur de Tesla Model S et ses trois passagers ont péri dans un accident de la circulation à Melle (79). Si, à l'heure où nous écrivons ces lignes, l'enquête n'a pas permis de déterminer la cause des décès, les secours n'ont pas manqué de s'étonner que l'automobile se soit embrasée à la suite du choc. Et ce n'est pas un cas isolé. En mars dernier, en

Occitanie (31), une femme est morte carbonisée dans sa voiture électrique, dont le modèle n'a pas été précisé, qui a pris feu après avoir percuté un platane. Des assureurs européens révèlent ainsi que les véhicules électriques sont impliqués dans un nombre d'accidents en tous genres plus élevé que les modèles thermiques. Trois raisons peuvent expliquer cette sinistralité, qui pourrait être notable-

ment réduite si un minimum d'informations étaient données aux utilisateurs

Des performances hors normes

La Model S impliquée dans le drame de Melle était une Plaid, version développant 1020 ch et réalisant un 0 à 100 km/h en 2,1 s. A peine plus qu'une Formule 1 ! Et cette Tesla n'est pas la seule à atteindre cette puis-

sance. Puisqu'il est relativement facile de "sortir des chevaux" d'un moteur électrique. Rares sont ces autos affichant moins de 200 ch. Ces mécaniques délivrent de surcroît leur couple maximal quasi instantanément. Or, la plupart des conducteurs ne sont pas habitués à gérer de telles performances. Ainsi, selon une étude d'Axa de 2019, le risque d'accident des voitures électriques est jusqu'à 40% plus élevé que celui des thermiques.

Une tendance à prendre feu ?

Cependant, les cas de voitures électriques qui se sont embras-

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, 24 octobre 2024. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾			Prix moyen ⁽²⁾ 1,632 €
1 ^{er}	Hyper U		1,563 €
2 ^e	E.Leclerc		1,575 €
3 ^e	Super U		1,576 €
4 ^e	Intermarché		1,584 €
5 ^e	Auchan (hypers)		1,587 €
6 ^e	Carrefour (hypers)		1,597 €
7 ^e	Cora		1,598 €
8 ^e	Auchan (supers)		1,599 €
9 ^e	Total Access		1,600 €
10 ^e	Carrefour Market		1,603 €

SP95-E10 ⁽¹⁾			Prix moyen ⁽²⁾ 1,736 €
1 ^{er}	Hyper U		1,669 €
2 ^e	E.Leclerc		1,677 €
3 ^e	Auchan (hypers)		1,681 €
4 ^e	Super U		1,683 €
5 ^e	Auchan (supers)		1,687 €

E85 ⁽¹⁾			Prix moyen ⁽²⁾ 0,815 €
1 ^{er}	E.Leclerc		0,773 €
2 ^e	Super U		0,781 €
3 ^e	Total Access		0,786 €

⁽²⁾ I SP95: 1,760 € I SP98: 1,841 € I GPL: 1,008 € I Baril de Brent: 70,65 €

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.

Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.



MONDIAL DE L'AUTO

Retour à la normale en 2026 ?

Avec exactement 508 007 visiteurs en seulement six jours, le Mondial de l'auto 2024 peut être considéré comme étant un succès. Son principal concurrent, le salon IAA de Munich, qui a lieu les années impaires, n'avait pas fait mieux en 2023, malgré un accès gratuit à la majeure partie des stands des constructeurs. De quoi donner des ailes aux organisateurs qui confirment une prochaine édition en octobre 2026. Tout en précisant qu'ils espèrent pouvoir ajouter un second week-end à leur planning. Le nombre de jours d'ouverture au public passerait ainsi de six à neuf. La balle est principalement dans le camp des constructeurs qui devront accepter, ou pas, de supporter le surcoût lié à cette prolongation. En attendant, l'organisateur du salon annonce que plusieurs événements autour de la marque Mondial de l'automobile devraient avoir lieu en 2025.



Pierre Audemar



Flambée normande. Au 1^{er} janvier 2025, la Normandie deviendra la région de France où le prix du cheval fiscal sera le plus élevé (60 €, soit le maximum fixé par la loi). Sauf pour les voitures électriques qui resteront exemptées du paiement de cette taxe. **Plus de bornes.** Alors qu'il avait péniblement atteint le seuil des 100 000 en mai 2023, le nombre de points de recharge pour véhicules

sées sans que n'intervienne un facteur extérieur sont exceptionnels. Le plus souvent, c'est la conséquence d'un choc comme dans les deux cas cités précédemment. Dans ce type d'accident, les dommages causés à la batterie peuvent, c'est heureusement rarissime, entraîner un faux contact, le lithium agissant alors comme un carburant. Un tel problème peut aussi survenir lorsque la batterie présente un défaut de fabrication. Aux Etats-Unis, Chevrolet, avec sa citadine Bolt, en a récemment fait l'expérience et s'est vu contraint d'organiser, en urgence, un rappel de sa production. En cas d'incendie, il n'y a pas d'autre solution que de "noyer" la batterie dans une grande quantité d'eau et de la laisser se consumer entièrement.

Des cas d'incidents ont également été signalés sur des voitures en train de se recharger. Ce n'est alors pas le véhicule lui-même qui prend feu mais son chargeur. Un problème qui peut surgir lorsque celui-ci est branché sur une prise qui n'est pas prévue pour cet usage. Ces prises sont, en effet, conçues pour des appareils domestiques pendant une durée continue limitée (de 2 à 5 heures selon les cas alors que la charge d'une voiture peut prendre plus de 20 heures). L'utilisation d'une prise renforcée ou d'une borne de recharge à domicile permet d'éviter ce danger.

La plupart des experts et plusieurs études⁽¹⁾ se veulent néanmoins rassurants : le risque d'incendie serait beaucoup moins élevé (les chiffres, de 5 à 20 fois moins élevés, varient selon les sources) pour une voiture électrique que pour une thermique.

Des aides à la conduite pas assez fiables ?

Depuis quelques années, la quasi-totalité des nouveaux modèles sont dotés du niveau 2 de la conduite autonome (régulateur de vitesse adaptatif, centrage auto. dans la voie...). Sur certains marchés, des marques, telles que Mercedes en Allemagne et Tesla aux Etats-Unis, proposent des dispositifs plus aboutis, atteignant le niveau 3. Une fois de plus, c'est l'américain qui fait parler de lui à ce sujet en promettant, sous l'appellation Full Self-Driving, une conduite entièrement automatisée. Mais selon les autorités américaines, cette fonction serait la cause de plusieurs dizaines d'accidents mortels outre-Atlantique. Si ce système n'est assurément pas infailible, la plupart des enquêtes réalisées à la suite de ces sinistres démontrent que le conducteur n'a pas respecté les consignes de sécurité et/ou n'a pas réagi aux alertes de l'auto. Conserver les mains sur le volant et les yeux sur la route reste, en effet, indispensable. Mais peut-on toujours parler de conduite autonome ?

Pierre Audemar

LA QUESTION INATTENDUE

Combien reste-t-il de Citroën CX en circulation ?



La descendante de la mythique DS, qui fête cette année ses 50 ans, se fait rare sur les routes hexagonales. Sur les 2029 exemplaires recensés, les deux tiers carboient à l'essence et 8 % sont des breaks. C'est moins que les limousines Prestige (version allongée adulée, notamment, par Jacques Chirac et Erich Honecker, ex-chef d'Etat de la RDA) qui représentent 1 CX sur 10.



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

FLASH INFO

Radars & compagnie

Recettes des radars : un bon millésime... pour l'Etat !

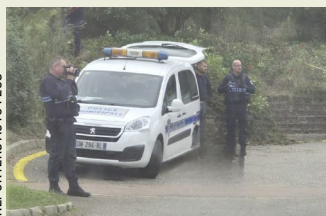
■ La période post-Gilets jaunes, marquée par une baisse des recettes des radars en raison de la destruction de nombreuses cabines, n'est désormais plus qu'un mauvais souvenir pour les finances de l'Etat... En effet, le revenu des amendes infligées par les radars automatiques en 2023 approche du record de 2017, qui s'élevait 1,013 milliard d'euros. Les chiffres définitifs viennent d'être publiés. Et avec 965 millions d'euros de recette, 2023 se classe comme la deuxième meilleure année. Dans le détail, cette somme se divise en deux catégories. La première concerne les montants perçus grâce aux amendes minorées ou forfaitaires, qui s'élevaient à 747 millions d'euros en 2023, plaçant cette année au troisième rang derrière 2016 (760 millions) et 2017 (824 millions).

La seconde catégorie prend uniquement en compte les amendes majorées et se situe à un niveau très élevé, à 218 millions d'euros. Cela s'explique par une amélioration dans le recouvrement des amendes impayées.

■ Quid de 2024 ? Selon nos estimations, ce millésime ne devrait pas être celui d'un nouveau record. Durant plusieurs semaines, voire mois, bon nombre de radars sont restés sous des tas de pneus à la suite des manifestations des agriculteurs. En revanche, en 2025, le projet de loi de finances prévoit le franchissement de la barre symbolique du milliard en additionnant les 790 millions d'euros attendus pour les amendes forfaitaires aux 220 millions des amendes majorées.

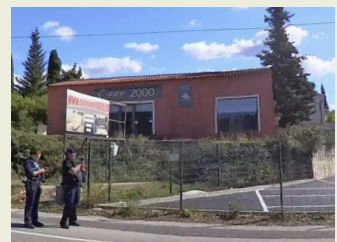
Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



Contrôle aux jumelles - Loire (42)
RD88, contrôle de la police municipale avant le virage dangereux à l'entrée de La Grand-Croix quand on arrive de Saint-Chamond. Limitation 50 km/h.
45°29'40.7"N 4°33'41.9"E
Audrey J.

Contrôle aux Jumelles - Var (83)
DN8, Les forces de l'ordre sortent les jumelles au Beausset, devant le magasin "Cuisine 2000", en direction du Castellet. Limitation 50 km/h.
43°12'12.2"N 5°48'28.3"E



SIGNEALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

CABINES La journée de la semaine

Seine-Saint-Denis (93)
A1, PR 0+440, Saint-Denis (Paris vers Lille), 90 km/h. Le radar double face est placé juste avant l'entrée du tunnel du Landy.

48°54'20.1"N 2°21'31.1"E

Seine-Saint-Denis (93)
Boulevard André Citroën, Tremblay-en-France (Villepinte vers Le Blanc-Mesnil), 50 km/h. Le radar tourelle est situé entre le carrefour d'accès au Parc des expositions de Villepinte et l'A104.

48°58'36.7"N 2°30'52.0"E

Seine-Saint-Denis (93)
A1, PR 2+140, Saint-Denis (Paris vers Lille), 90 km/h. Le radar double face est installé à la sortie du tunnel du Landy, avant le stade de France.

48°55'13.7"N 2°21'26.1"E

Moselle (57)
A4, PR 202+500, Marange-Silvange (Paris vers Strasbourg), 130 km/h. Le radar double face se trouve un kilomètre avant l'échangeur 33 Marange-Silvange.

49°12'12.0"N 6°06'40.3"E

électriques accessibles au public vient de dépasser les 150 000. **Recyclage des batteries.** Le projet d'usine de recyclage du groupe français Eramet, qui doit s'installer à Dunkerque, est mis sur pause, "dans l'attente d'un modèle économique solide et pérenne".

PLAQUE :
LA SÉRIE DU
MOMENT

F GZ-123-YV 17

La photo de la semaine

L'art de se faire pigeonner ?

Eh bien, non, si vous vous posiez la question, il ne s'agit pas d'un photomontage ! Cet énorme pigeon de 5 mètres, hyperréaliste, est une sculpture en aluminium peinte à la main et surplombant la 10^e avenue à New York depuis le 17 octobre. L'œuvre, qui sera visible pendant dix-huit mois, a été érigée par l'artiste colombien Yván Argote. Ce dernier, qui a suivi ses études et vit à Paris, a vraisemblablement été inspiré par les bisets, peu farouches, de notre capitale. Scrutés par le volatile, les automobilistes de la Grande Pomme n'ont qu'à bien se tenir...



PHOTOS: T. SCHENCK / INSTAGRAM



Vos images

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

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



Pas de crainte, cette gentille "Alouette" ne sévit plus ! Estafette Gendarmerie de collection croisée dans les Hautes-Pyrénées.

Par Patrick Sheridan



En passant dans cette cabine de lavage de Culan (18), votre vieille Citroën Ami 8 pourrait-elle se transformer en Ami moderne ?

Par Yannick Grojo



Le conducteur belge de ce Fiat Ducato ne devrait pas trop traîner du côté de Marseille...

Par Claude Laurent

Jamais



vu ça

- 5 €/mois
et par plateforme
de streaming
remise cumulable,
sur tous les abonnements
avec ou sans pub⁽¹⁾.

**La Fibre Orange vous
offre des mois et des mois
de plaisir sur Netflix,
Disney+ et Max**

Disponible avec l'offre Livebox Max.

Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, en France métropolitaine. Avec l'offre Livebox Max à 57,99€/mois (prix hors promotion), sous réserve d'éligibilité, avec décodeur compatible (frais de mise en service : 40€). Souscription de la ou des plateformes en plus auprès d'Orange dans un délai de 3 mois suivant la mise en service de l'offre Livebox Max et activation du compte de la plateforme selon les conditions générales d'utilisation de chacune. Remise(s) appliquée(s) sur la facture Orange. Liste des plateformes au 10/10/24 susceptible d'évolution. Perte de la remise en cas de résiliation après les 3 mois. Frais de résiliation Livebox : 50€. Détails et tarifs sur orange.fr

(1) Hors Netflix Essentiel. Shogun ©2024 Disney et ses sociétés affiliées.

orange™
est là



Le futur crossover A390 est un modèle primordial pour le constructeur, puisqu'il doit lui permettre de toucher une nouvelle clientèle. Alpine entend ainsi s'attaquer à des marques premium comme Audi, BMW ou encore Tesla.



ALPINE A390_B

Où est passé l'esprit

Le concept A390_B préfigure le premier crossover d'Alpine, 100 % électrique et de gabarit familial, dont la sortie est prévue pour l'automne 2025. Si son design extérieur – annoncé proche de celui de la version de série – peut diviser, le modèle entend mettre tout le monde d'accord par son plaisir de conduite. Découverte.

Un SUV chez Alpine ? Non, c'est un "sport fastback" ! C'est ainsi que la marque qualifie son nouveau show-car, dévoilé à l'occasion du dernier Mondial de l'auto, à Paris. Ce projet, qui a nécessité un an et demi de travail, préfigure le prochain modèle du constructeur, attendu sur nos routes au plus tard à l'automne 2025. Un

lancement majeur pour Alpine, qui vise à séduire une clientèle plus large en s'attaquant au segment le plus important d'Europe en volume. L'objectif est clair : accroître la notoriété de la marque et la faire passer du statut de petit constructeur de niche à celui de véritable acteur sur le marché.

Ce défi repose donc sur un véhicule qui n'est ni tout à fait une

berline, ni tout à fait un SUV. Et qui, de prime abord, nous a laissés plutôt dubitatifs, il faut l'avouer. On peine, en effet, à retrouver l'esprit Alpine, et encore plus celui de l'A110, auquel la marque fait souvent référence.

Fidèle à 85 % au futur modèle

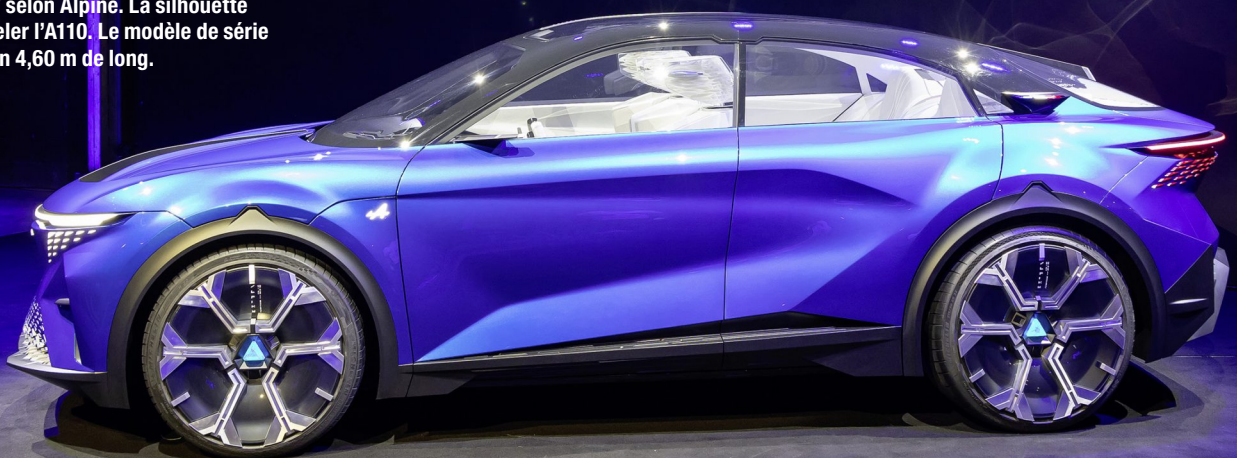
A travers ce concept-car, nous sommes censés voir la silhouette d'une A110 à cinq places, ou

encore les quatre phares de la Berlinette dans "une exécution plus déstructurée". Si on nous le dit... Certes, il ne s'agit que d'un show-car, mais celui-ci est annoncé très proche de la série. "Le style extérieur est représentatif à environ 85 % de ce que sera le modèle final", précise Sovany Ang, la directrice de la performance produit chez Alpine. Ainsi, la signature lumineuse – à l'avant comme à l'arrière – sera très fidèle à celle du concept-car, avec le lettrage de la marque rétroéclairé (sauf sur les flancs, car ce n'est pas légal en Europe). La calandre micro-perforée sera aussi conservée, tout >>>



it Alpine ?

Avec sa ligne de "fastback", ce concept-car n'est pas un SUV selon Alpine. La silhouette est censée rappeler l'A110. Le modèle de série mesurera environ 4,60 m de long.



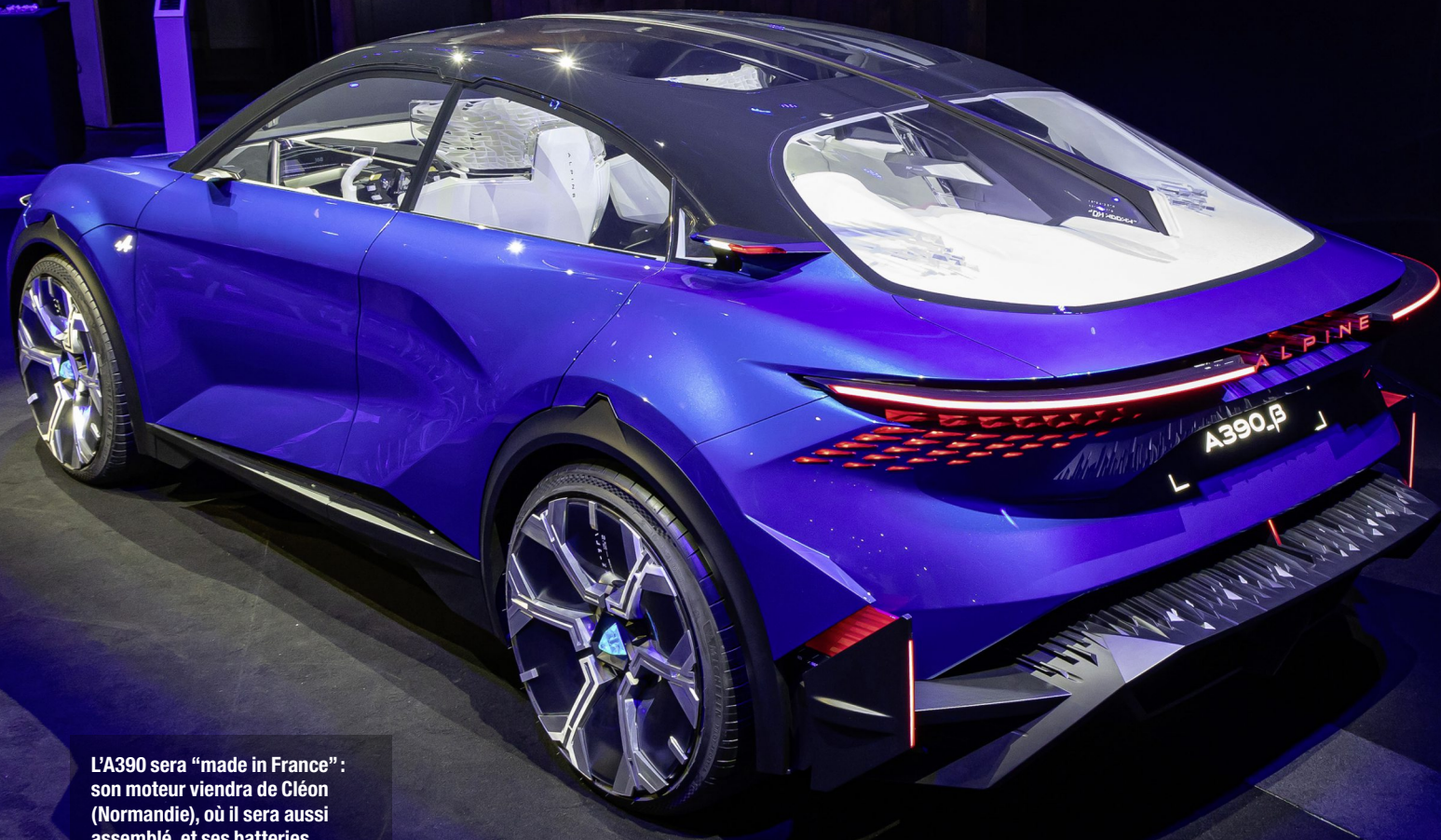
La grande ouverture dans le capot avant sera conservée sur le modèle de série, son rôle étant de favoriser l'écoulement de l'air.



Le mécanisme permettant d'allonger l'arrière de la voiture pour améliorer la traînée, tout comme la lame divisant la lunette arrière en deux, resteront pour l'instant à l'état de concept.



La signature lumineuse est très proche de celle du modèle définitif. Les quatre phares ronds, emblématiques des Alpine, ont disparu, tandis que le lettrage de la marque est désormais rétroéclairé.



L'A390 sera "made in France" : son moteur viendra de Cléon (Normandie), où il sera aussi assemblé, et ses batteries de Douai (Hauts-de-France). Le prix devrait commencer vers 70 000 € pour la version à trois moteurs, offrant plus de 400 ch.

» comme l'entrée d'air sur le capot avant, censée favoriser l'écoulement de l'air. Sur le plan aérodynamique, Alpine a poussé l'innovation encore plus loin sur son concept-car. *"Nous avons développé un système mobile au niveau des feux et du diffuseur arrière, qui s'allonge de quelques centimètres pour améliorer le flux d'air et donc l'autonomie électrique"*, explique Antony Villain, le directeur du design d'Alpine. Mais cette solution, trop complexe sur les plans technique et réglementaire, ne franchira pas à ce stade le cap de la série. Il en va de même pour l'aileron central qui s'étend du toit à la lunette arrière, pour les caméras en guise de rétroviseurs extérieurs ou encore pour les imposantes jantes de 23" (22" à l'avant). L'A390 de série sera également légèrement plus compact que ce show-car, qui mesure 4,70 m de long pour 1,90 m de large. Si l'extérieur est très

proche du modèle de série, l'intérieur, en revanche, s'en tient très éloigné.

Un laboratoire d'idées

Difficile, en effet, de s'imaginer à bord de ce concept-car, qui semble davantage destiné à un usage sportif qu'à celui d'un véhicule familial pouvant accueillir cinq passagers. Or ce sera le cahier des charges de l'A390. *"Le design est volontairement conceptuel"*, déclare Antony Villain en pointant les portes à ouverture antagoniste et l'absence de montant central. *"C'est davantage un exercice de style, un terrain d'expérimentation qui nourrit notre travail pour l'avenir."*

Il est donc probable que l'on retrouve certaines des idées exposées ici sur de futurs modèles sportifs d'Alpine, notamment les A110 et A310 (voir encadré ci-contre). Parmi celles-ci figure la possibilité d'opter pour une "position F1", pour reprendre

Alpine lancera une nouveauté par an

La nouvelle gamme d'Alpine se divise en deux familles. D'un côté, les modèles dits polyvalents adaptés à un usage quotidien. La récente A290 (la version sportive de la R5), l'A390 ainsi qu'un futur crossover font partie de cette branche. Ils reposent sur une plateforme Renault, mais retravaillée pour offrir un comportement fidèle aux valeurs de la marque. De l'autre, les modèles Alpine plus radicaux (A110, A310), développés sur une base dédiée. Ici, aucun compromis ne sera fait sur la sportivité ni sur la performance, avec à la clé un poids raisonnable pour des modèles électriques.

ILLUSTRATION
Auto Plus



A110



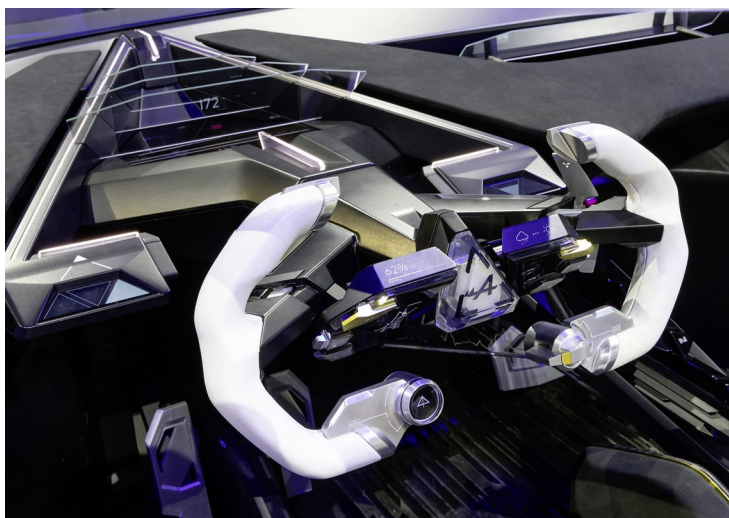
A310





PHOTOS : A. SAUNIER

Un soin particulier a été apporté au choix des matériaux. Le plancher, par exemple, est conçu à partir de carbone recyclé et forgé. Le but : apporter un aspect rocheux, évoquant l'asphalte. Sur le modèle de série, les places arrière individuelles seront remplacées par une banquette pouvant accueillir trois personnes.



Le modèle de série ne reprendra pas ce volant déstructuré. L'affichage au centre de celui-ci change en fonction du mode de conduite choisi, comme dans certaines supercars. L'instrumentation se compose de trois lames de verre, créant un effet holographique.

en moyenne



A290

A. SAUNIER



ILLUSTRATION Auto Plus

R. DEMARETS

le terme du constructeur. En appuyant sur un bouton, le siège baquet s'incline, le pédalier remonte pour optimiser les sensations de conduite, et le volant se rétracte pour offrir une meilleure prise en main.

Plate-forme de Renault Scenic

L'A390 partagera sa plate-forme technique avec les Nissan Ariya et Renault Scenic E-Tech, mais Alpine l'assure : l'ADN de la marque sera préservé grâce à un vaste travail effectué sur les liaisons au sol.

Pourtant, avec un poids qui devrait approcher les 2 tonnes (soit pratiquement le double d'une A110 actuelle!) à cause de la batterie (estimée à environ 90 kWh), le défi est de taille. "Nous aurons forcément du poids, à cause de la batterie", reconnaît-on chez le constructeur. "Mais grâce à la technologie, ce poids ne se fera pas sentir." Pour faire simple, l'A390 sera propulsé



Les designers affirment s'être inspirés de l'univers de la Formule 1 pour concevoir les sièges baquets et le volant. Une commande permet d'adopter une position spécifique pour la conduite sur circuit. C'est une fonctionnalité que l'on pourrait retrouver sur certains modèles sportifs de la marque.

par un moteur électrique installé sur le train avant et deux autres situés à l'arrière, ces derniers pilotant chacun une roue, de manière indépendante. Donc trois blocs au total (c'est rare sur ce segment), qui seront couplés à un système intelligent, baptisé "Active Torque Vectoring", permettant de moduler le couple envoyé à chaque roue. Une solution plus efficace qu'un simple différentiel à glissement limité, selon la marque, et qui permettrait à la fois de réduire

l'inertie, d'améliorer la motricité en sortie de virage et d'accroître l'agilité. "L'objectif est clairement d'obtenir les mêmes sensations de conduite et le même plaisir qu'au volant d'une A110", assure Sovany Ang. Des promesses alléchantes sur le papier, que nous avons hâte de vérifier l'année prochaine, à l'occasion des premiers essais de cette Alpine. L'A390 devrait, selon nos informations, dépasser les 400 ch et être proposé aux alentours de 70000 €.



Le Tayron est un SUV familial de 4,79 m de long, qui se positionne comme le grand frère du Tiguan (4,54 m). Il en reprend la base technique mais aucun des éléments de carrosserie. Surtout, il est décliné en 5 et 7 places au même tarif.

À BORD DU VOLKSWAGEN TAYRON

Le grand frère polyvalent

Remplaçant du Tiguan Allspace, le Tayron entend s'imposer comme modèle à part entière, venant s'intercaler entre le nouveau Tiguan et le Touareg. Il est proposé en version cinq ou sept places.

Sorti en 2017, l'Allspace était une version rallongée du Tiguan de deuxième génération et n'existait qu'en sept places. Aujourd'hui, le Tayron lui succède et Volkswagen souhaite marquer sa différence. Par son nom, tout d'abord, repris d'un modèle commercialisé en Chine (mais qui n'a rien à voir avec cette version européenne). Par sa configuration ensuite, puisqu'il est proposé à la fois en cinq et sept places. Enfin, par son positionnement clairement

défini dans la gamme: avec ses 4,79 m de long, il se situe entre le Tiguan (4,54 m) et le Touareg (4,90 m). Pour enfoncer le clou, la marque précise que, malgré une base technique (MQB Evo) commune avec son frère, le Tayron ne reprend aucune pièce de sa carrosserie.

De fait, si le style "maison" est bien présent, le traitement de la face se distingue – avec, au passage, un ensemble calandre/bouclier spécifique à chaque finition. On note également un élément chromé entre le

toit et la surface vitrée latérale en forme de crosse de hockey, et le logo éclairé à l'avant et à l'arrière. A bord, on retrouve la même ambiance que dans le Tiguan, à quelques détails près. On relève de beaux matériaux, tel du bois véritable sur certaines finitions (hautes). On dispose de compteurs numériques de

10,25"/26 cm et d'un écran tactile central de 12,9"/33 cm ou 15"/38 cm (selon la finition). La commande de la boîte auto. DSG est installée derrière le volant (sur toutes les versions). Aux places arrière, la banquette coulissante (sur 18 cm) est de série et offre une très bonne sensation d'espace. Du moins au



Le Tayron affiche un gabarit similaire au Peugeot 5008, avec une même longueur et une hauteur légèrement inférieure (- 2 cm).

PHOTOS: A. SAUNIER

LA HYUNDAI INSTER DÉVOILE SES TARIFS

La citadine électrique à partir de 25 000 €

■ Présentée cet été, la petite coréenne (3,83 m) au look de SUV ouvre son carnet de commandes. Disponible en deux versions (97 ch avec batterie de 42 kWh, autonomie de 327 km; et 115 ch avec batterie de 49 kWh, autonomie de 370 km) et trois finitions (Inster, Intuitive et Creative), elle est proposée à des tarifs s'échelonnant de 25 000 € à 29 250 € (sans accès au bonus). Dès l'entrée de gamme, l'Inster s'équipe de la clim' auto., de compteurs numériques et d'un écran tactile de 10,25"/26 cm chacun, de la navigation, d'une caméra de recul et de nombreuses aides à la conduite. Le niveau supérieur ajoute une banquette coulissante (sur 16 cm), le dossier du siège passager AV rabattable, une aide au stationnement AV, etc. Le tout complété par des projecteurs à leds, des jantes alu de 17" et des lève-vitres avant séquentiels sur Creative. L'arrivée en concession de cette rivale de la Citroën ë-C3 et de la Dacia Spring est prévue en janvier.



PHOTO OFFICIELLE

F. UNFLATH/HYUNDAI



Le Tayron se distingue du Tiguan par sa surface vitrée plus grande, surmontée d'un élément chromé en "crosse de hockey", par son bandeau lumineux plus étroit et par ses passages de roue "au carré".



La planche de bord diffère de celle du Tiguan par un insert en bois véritable sur toute la largeur et une casquette sur le dessus. L'ensemble, aux matériaux cossus, témoigne d'une montée en gamme.



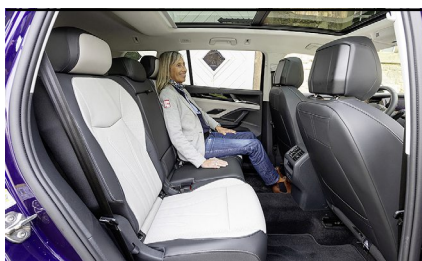
Volume: 885 dm³ (1) en 5 places



Volume: 345 dm³ (1) en 7 places

Le coffre est vraiment très volumineux: 885 dm³ en 5 places (705 dm³ sur les PHEV) et 850 dm³ sur les versions 7 places, 3^e rang rabattu.

1. Donnée constructeur.



Que ce soit en 5 ou 7 places, l'espace au 2^e rang est vraiment très généreux. Et dans les deux versions, la banquette peut coulisser sur 18 cm (facilitant, le cas échéant, l'accès au 3^e rang).



Comme souvent, la dernière rangée n'offre pas le meilleur accueil aux adultes. A réserver aux enfants et/ou pour de courts trajets.

Et aussi...

Opel Mokka: mise à jour et baisse de prix

Le petit SUV, sorti en 2020, est subtilement retouché à l'extérieur (bouclier avant, logo) et reçoit à l'intérieur un nouveau volant et des dalles numériques de 10"/25,4 cm (série) pour les compteurs et l'écran tactile (7"/18 cm auparavant). Surtout, Opel réduit la voilure avec deux finitions (Edition et GS) et la disparition des blocs essence de 100 et 130 ch, et électrique de 136 ch. Les tarifs, en baisse, démarrent à 26 500 € (- 1 000 €) pour l'essence de 136 ch et 36 900 € pour l'électrique de 156 ch (- 7 300 €!).



Lynk & Co 02: un deuxième modèle pour l'Europe

Après le 01, un SUV hybride rechargeable (cousin du Volvo XC40), la marque chinoise vient de présenter son premier véhicule 100% électrique destiné à l'Europe. D'une longueur de 4,46 m, ce crossover coupé est équipé d'un bloc de 272 ch et d'une batterie de 66 kWh (autonomie jusqu'à 445 km). Il est en vente à partir de 35 495 €.



En Bref

En concession: mars 2025

L x l x h (en m):
4,79 x 1,85 x 1,67

Moteur essence: eTSI
150 ch (micro-hybride 48 V)

Moteur diesel:
2.0 TDI 150 ch

Hybrides rechargeables:
204 et 272 ch

Tarif: à partir de 49 800 €

deuxième rang, car au troisième (sur le modèle sept places), c'est une autre histoire. En revanche, on est bluffé par la capacité du coffre, quelle que soit la configuration: 885 dm³ en cinq places, et 345 dm³ en sept places (contre 748 dm³ et 259 dm³ pour un Peugeot 5008 de même gabarit, pourtant déjà bien loti). Côté motorisation, la palette proposée en France se révèle plus restreinte que celle du Tiguan. Elle se compose d'un bloc essence eTSI de 150 ch (à hybridation légère 48 V), d'un

diesel 2.0 TDI de 150 ch (début 2025) et de deux hybrides rechargeables de 204 et 272 ch, avec une autonomie annoncée en électrique de plus de 100 km. Attention, ces deux derniers blocs PHEV ne seront proposés qu'en cinq places. Enfin, les versions 4Motion seront réservées à d'autres pays. Cet inédit Tayron, qui bénéficie d'une belle dotation de série, est déjà disponible à la commande à partir 49 800 € (cinq et sept places au même tarif) et arrivera en concession en mars prochain.

OUVERTURE DES COMMANDES DU SKODA ELROQ

Un SUV compact électrique à 6 690 € de moins qu'un Scenic !

La marque tchèque a profité du Mondial de l'auto pour ouvrir les commandes de son deuxième SUV 100% électrique (après l'Enyaq). Et visiblement, avec ce modèle inédit, elle a décidé de frapper un grand coup! En effet, avec un ticket d'entrée fixé à 33 300 € (hors bonus), le tarif de l'Elroq est inférieur à celui de son équivalent thermique, le Karoq (34 730 €). Mais c'est surtout la concurrence qui peut commencer à trembler, car ce SUV compact (4,49 m), équipé en entrée de gamme d'un bloc de 170 ch et d'une batterie de 52 kWh (nets), s'avère, à données équivalentes, 6 690 € moins cher qu'un Renault Scenic E-Tech (4,47 m/170 ch/60 kWh)!



TOP 10 DES VENTES

SUV 7 places les plus immatriculés depuis le début de l'année

1	Peugeot 5008 (2)	9041	- 30%
2	Renault Espace	6885	-
3	Peugeot 5008 (3)	1577	-
4	Mercedes GLB	1399	- 15%
5	Volvo XC90	1284	+ 11%
6	Skoda Kodiaq	1184	-
7	Mercedes EQB	1143	-
8	VW Allspace	941	- 12%
9	Hyundai Santa Fe	625	- 46%
10	Kia Sorento	455	- 50%

Dans la catégorie des SUV familiaux, le Peugeot 5008 se distingue sans conteste. A noter, la belle entrée en matière du nouveau Renault Espace.

Avec notre partenaire



2. Deuxième génération. 3. Troisième génération.

ABONNEZ-VOUS sans engagement

-50%

sur votre abonnement



- ✓ 1 numéro toutes les semaines
- ✓ 1 guide pratique par an
- ✓ 2 hors-séries par an
- ✓ L'accès illimité au site Auto Plus Premium
- ✓ Version numérique incluse dans votre abonnement, à consulter sur kiosquemag.com

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1887

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1669639

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

FORMULE MENSUELLE

-50%

Auto Plus chaque semaine + 1 guide / an + 2 hors-séries / an
+ votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **8,20€ seulement** pendant 6 mois⁽¹⁾ puis 8,60€/mois au lieu de 16,55€*. Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

FORMULE ANNUELLE

-47%

52 n° + 1 guide + 2 hors-séries + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **105€ seulement** au lieu de 198,59€*. 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_1887** 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 Privilege 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 (32,99€ sans les HS et 146,97€ avec les HS), des frais de port (23,92€ sans les HS et 25,62€ avec les HS) et du site internet (26€).
(1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 6 mois, je serai prélevé de 8,60€ 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 CVI sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabdomag.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 31/12/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@newworldmedia.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



F. GROUT

P. 24, STARS RESTYLÉES, DE VRAIS PROGRÈS ? : au-delà des évolutions de design, ce qui change vraiment en matière de moteurs, de trains roulants, de confort, de sécurité, d'équipement et de tarifs sur les **BMW Série 1**, **Dacia Spring**, **Ford Kuga**, **Hyundai Tucson**, **Mini Hatch**, **Renault Captur**, **Peugeot 208** et **Volkswagen Golf**.

P. 34, ESSAI PANORAMIQUE : le **Mini Aceman**, un nouveau petit SUV.

P. 38, MATCH : le **Peugeot 5008** contre le **Renault Espace** et le **Skoda Kodiaq**.

P. 44, TEST LECTEURS : ils ont essayé le **Nissan Qashqai** restylé.

P. 45, ON A TOUT ESSAYÉ : l'**Audi RS6 Avant GT**, la série limitée des adieux.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

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



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

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

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

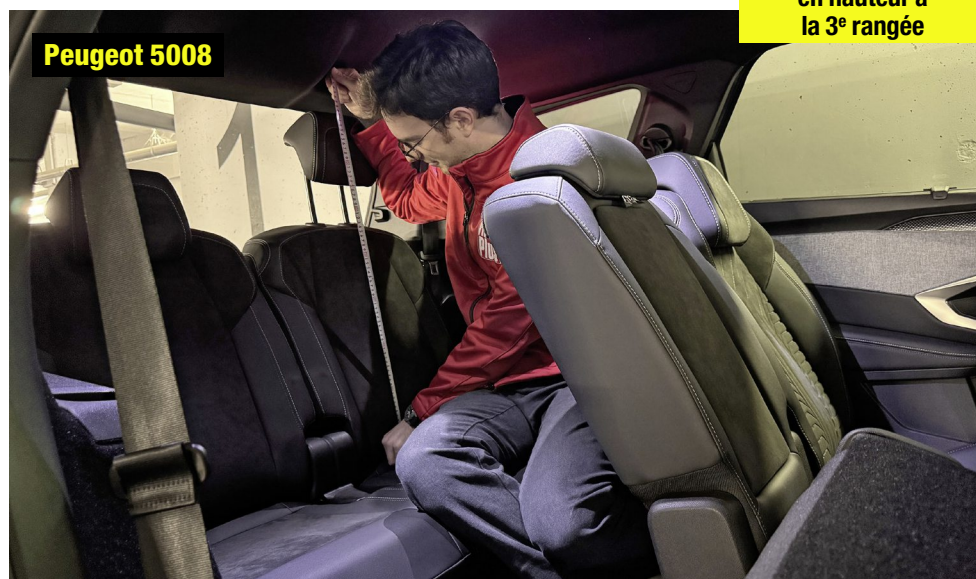
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

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

Le chiffre à retenir **89 cm**

en hauteur à la 3^e rangée



Peugeot 5008

C. ALBA

A peine débarqué, le Peugeot 5008 doit déjà affronter ses deux plus grands rivaux : les récents Renault Espace et Skoda Kodiaq (voir p. 38). Mais sur ces modèles à sept places, la rangée du fond paraît souvent négligée, avec des cotes étriquées et une accessibilité réduite. Qu'en est-il du 5008 ? Avec une hauteur sous pavillon de 89 cm, il se classe pile dans la moyenne des modèles à sept places, au 9^e rang, à égalité avec l'Audi Q7 et le Toyota Highlander. Mais la vraie bonne nouvelle, c'est qu'il n'y a nul besoin d'être "blindé" pour être à l'aise à la 3^e rangée, puisque le numéro 1 de notre classement (et de loin) est le Renault Grand Kangoo, avec 99 cm ! Il devance nettement les très cossus Land Rover Discovery et Lexus LM (2^e ex æquo avec 93 cm). Bonne performance aussi du Dacia Jogger, qui décroche une très honnête 7^e place avec 90 cm, à égalité avec le Volkswagen Touran, dernier survivant parmi les monospaces. Et le Renault Espace termine avant-dernier, avec 84 cm. **Vincent Desmonts**



A. SAUNIER

TOP 20

Le Peugeot 5008 face aux autres modèles à 7 places

Garde au toit à la 3^e rangée (en cm)

1 ^{er}	Renault Grand Kangoo	99
2 ^e	Land Rover Discovery 5	93
2 ^e ex æq	Lexus LM	93
4 ^e	BMW X7	91
4 ^e ex æq	Hyundai Santa Fe	91
4 ^e ex æq	Land Rover Defender 130	91
7 ^e	Dacia Jogger	90
7 ^e ex æq	Volkswagen Touran	90
9 ^e	Audi Q7	89
9 ^e ex æq	Peugeot 5008	89
9 ^e ex æq	Toyota Highlander	89
12 ^e	Kia Sorento	88
12 ^e ex æq	Skoda Kodiaq	88
14 ^e	Volvo XC90	87
15 ^e	Mercedes GLB	86
15 ^e ex æq	Mercedes GLE	86
17 ^e	Honda CR-V	84
17 ^e ex æq	Land Rover Discovery Sport	84
17 ^e ex æq	Renault Espace	84
20 ^e ex æq	Nissan X-Trail	83

◀ Avec presque 1 mètre (!) de hauteur sous pavillon, la 3^e rangée du Grand Kangoo offre la meilleure garde au toit de tous les modèles à sept places.



Stars restylé



ylées

DE VRAIS PROGRÈS ?



Enthousiasme, indifférence ou déception : toujours très attendus, les restylages de mi-carrière réservent souvent leur lot de surprises... bonnes ou mauvaises. Faut-il se ruer sur les mises à jour spectaculaires ou faire confiance aux évolutions discrètes ? Ce dossier vous permettra d'effectuer le bon choix.

Le terme "restylage" reprendrait-il enfin tout son sens ? En effet, après des décennies de timides retouches, souvent imperceptibles pour le profane, un certain nombre de constructeurs ressortent le grand jeu. Fini les bricolages nécessitant un œil de lynx pour distinguer les modèles restylés de leurs prédécesseurs : les chirurgiens esthétiques font de nouveau chauffer le bistouri, comme à la grande époque des années 1980-1990. C'est le cas notamment de Dacia (méconnaissable, la petite Spring !) ou de Renault qui – sous l'impulsion de Gilles Vidal, transfuge de Peugeot – a transfiguré les Clio et Captur. Son successeur à Sochaux n'a pas non plus chômé, en apportant sa patte (ou plutôt ses trois griffes !) aux 208, 508 et 2008 restylés, au look désormais plus agressif. BMW et Mini ont choisi de pousser le bouchon plus loin encore et de faire évoluer si

profondément les dernières Série 1 et Mini Hatch thermiques qu'elles ont été présentées comme de nouvelles générations... Il reste à l'inverse du chemin à parcourir chez certains frileux de la retouche, à l'instar d'Audi, Mercedes ou Volkswagen outre-Rhin. Difficile également de distinguer les "phase 1" des "phase 2" du côté des sud-coréens et japonais...

Evolutions cachées

Pour autant, ne tournez pas trop vite le dos aux restylages les moins spectaculaires. Car l'argent économisé côté design a pu servir (ou non...) à faire évoluer les moteurs, les trains roulants, le confort, la sécurité, la consommation et, bien sûr, l'équipement et les interfaces. Pour vous aider à y voir plus clair dans cette jungle de promesses, nous avons passé au crible huit stars restylées en 2024. Bonnes et mauvaises surprises, vous saurez tout !

Au sommaire

BMW Série 1	P. 26
Dacia Spring	P. 28
Ford Kuga	P. 29
Hyundai Tucson	P. 29
Mini Hatch	P. 30
Renault Captur	P. 32
Peugeot 208	P. 33
Volkswagen Golf	P. 33

BMW Série 1 // Un chantier d'ampleur...

120 "base" - 170 ch - 38 950 €

Restylée

ESSENCE



N. SOLER

120i "base" - 178 ch - 38 300 €

Avant restylage



T. KIRKPATRICK/BMW

Restylée



N. SOLER

BMW n'appréciera sans doute pas de voir la dernière génération de sa compacte figurer dans un dossier consacré aux modèles restylés. Pourtant, même si Munich considère la Série 1 F70 comme une véritable nouveauté, celle-ci est en réalité une profonde évolution du modèle précédent (F40). Même avec des problèmes de vue, les similitudes esthétiques sautent aux yeux ! Ce quatrième opus de la "Une" conserve en effet la plate-forme et la structure de l'aînée (la première de la lignée à être mue par ses roues avant), habillées d'une carrosserie d'allure un peu plus dynamique (capot plongeant, calandre moins massive). Plus longue de 42 mm, la nouvelle Série 1 n'est hélas pas plus logeable que la précédente ni mieux lotie côté coffre (c'est même pire sur les versions micro-hybrides). En revanche, les ingénieurs ont effectué un gros travail sur la rigidité de la caisse, la direction et les trains roulants, incluant notamment des amortisseurs à butée hydraulique inédits. Résultat, celle qui était

jusqu'à présent ferme et sous-vireuse a gagné en dynamisme, en précision dans les virages et en confort. Rien de très marqué, mais c'est toujours ça de pris !

Moins portée sur la boisson...

Les principaux coups de balai concernent la planche de bord, désormais entièrement numérique (deux écrans juxtaposés), et le moteur de la 120⁽¹⁾. Celle-ci troque l'ancien quatre cylindres 2 l de 178 ch contre le trois cylindres 1,5 l de 170 ch des X1/X2 et Mini Countryman. Un bloc à hybridation légère moins performant, mais discret et suffisamment vigoureux pour mouvoir les 1 476 kg sans s'époumoner. La boîte auto. à sept rapports, douce et réactive, apporte également sa ration d'agrément tout en contribuant, grâce au moteur électrique de 20 ch qui se cache dans son carter, à faire fondre la consommation moyenne de 1,2 l/100 km par rapport à l'ex-120i. Enorme ! Très bien finie, la F70 reste trop onéreuse au regard de sa modeste dotation...

Le BMW Curved Display regroupe l'instrumentation numérique et l'écran multimédia. 95 % des fonctions passent désormais par ce dernier, pilotage de la clim' compris. L'ergonomie s'en ressent... On se console avec la finition irréprochable et les sièges chauffants de série.

LES MESURES

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S + électr. 48 V
Cylindrée	1 499 cm ³
Couple maxi	280 Nm à 1 500 tr/min
Accélération 1 000 m D. A.	29s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/5,8/6,8 l/100 km
Poids	1 476 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Dimensions L x l x h	4,37 x 1,80 x 1,46 m
Coffre	310 dm ³

Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique : • Carrosserie inédite (+ 42 mm en longueur) • Structure rigidifiée • Trains roulants remaniés • Nouveau moteur à hybridation légère • Coffre moins volumineux • Nouvelle planche de bord 100 % numérique.
Prix et équipement : • Prix de base en hausse de 650 € • Nouveau système d'infodivertissement (BMW OS 9).

SKODA

Un grand intérieur,
pour explorer l'extérieur.



Nouveau Škoda Kodiaq

Plus de place pour l'aventure.

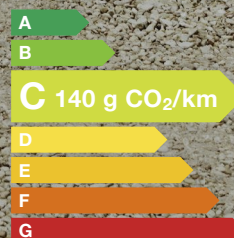
7 places ou 910 litres de volume de coffre :
à vous de choisir.



Disponible en motorisations
hybride et hybride rechargeable.

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

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



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Dacia Spring // Des progrès essentiellement en qualité perçue

26,8 kWh Extreme - 65 ch - 19900 €

ÉLECTRIQUE

Restylée



N. SOLER

26,8 kWh Extreme - 65 ch - 19900 €

Avant restylage



N. SOLER



Restylée

N. SOLER

Afichée 18900 €, prix de base, la Spring 65 ch (celle de 45 ch n'existe plus) reste abordable. Mais elle n'est plus la voiture électrique la moins chère du marché depuis que le bonus de 4000 € lui a été refusé. Ce titre revient aujourd'hui à la nouvelle Citroën ë-C3 You, avantagée par le coup de pouce de Bercy. Et qui sait quelle mauvaise surprise l'Union européenne réserve encore à Dacia, les modèles produits en Chine restant sous la menace de lourdes surtaxes... Le constructeur a donc procédé à un gros restylage et concentré ses efforts sur l'équipement, afin de rendre sa puce plus attrayante. Son look se rapproche ainsi de celui du dernier Duster, grâce à de nouvelles jantes de 15" en prime. Mais c'est dans l'habitacle que le dépoussiérage s'avère le plus spectaculaire, avec une planche de bord largement modernisée. On dénombre même deux écrans, désormais, pour la finition la plus "chic" (Extreme: 19900 €). De belle taille (25,6 cm), celui du centre intègre le Mirror Screen et

un GPS connecté – mais sans planificateur d'itinéraire, malheureusement. On note également l'arrivée d'un volant réglable en hauteur qui profite grandement à la position de conduite. La Spring voit enfin sa finition progresser: les plastiques sont toujours durs mais visuellement de meilleure qualité.

Du pareil au même...

En sus du régulateur de vitesse, la Spring se pare des équipements de sécurité désormais imposés par la norme GSR2: freinage d'urgence auto. avec détection des cyclistes, lecture des panneaux, surveillance de l'attention du conducteur, alerte de survitesse et de franchissement de ligne... Presque tout d'une grande! Las, ces progrès ne s'accompagnent pas d'une meilleure autonomie (batterie inchangée), ni de l'installation de série du chargeur rapide de 30 kW (500 €). Par ailleurs, la Spring reste une auto peu performante, très mauvaise freineuse et au comportement routier brouillon...

Le siège conducteur reste non ajustable en hauteur mais le volant, lui, l'est enfin. Du mieux pour la position de conduite, donc. Mais aussi du côté de la présentation, plus soignée. Avec ses deux écrans, hérités du Duster, la Spring se met surtout au goût du jour en matière d'équipement.

LES MESURES	
Moteur électrique	Synchr. à aimants permanents
Capacité utile de la batterie	26,8 kWh
Couple maxi	113 Nm
Accélération 1 000 m D. A.	37s7
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	18s4
Autonomie électrique moyenne	190 km
Route/Autoroute/Ville	200/135/245 km
Poids	987 kg
Freinage 130 à 0 km/h	77 m
Dimensions L x l x h	3,70 x 1,78 x 1,53 m
Coffre	265 dm ³

Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique : • Proue et poupe redessinées
• Nouvelle planche de bord • Plastiques intérieurs de meilleure qualité apparente • Jantes passées de 14" à 15".
Prix et équipement : • Prix stables • Ecran central agrandi de 7"/18 cm à 10,1"/25,6 cm • Nouvelles aides à la conduite (norme GSR2) • Volant désormais réglable en hauteur.

Ford Kuga // Encore plus attractif!

2.5 Hybrid FlexiFuel Active X - 180 ch - 44 990 €

ESSENCE + E85

Restylé



N. SOLER

Discret, le restylage du Kuga lui confère néanmoins un peu plus de caractère au niveau des phares. C'est surtout l'inédite finition Active X, rehaussée de 10 mm à l'avant et de 5 mm à l'arrière, qui attire l'attention, le SUV prenant des allures de baroudeur. A bord, en revanche, les seules modifications notables concernent les commandes de clim' : elles quittent la console centrale au profit de pictogrammes sur l'écran tactile, plus imposant désormais (+13 cm). Pour le reste, le Kuga demeure un SUV spacieux, pratique avec sa banquette cou-

lissante (grand coffre) et avantageé par un rapport prix/équipement très compétitif. Cependant, la finition reste perfectible...

Hybride + E85 = économies!

Côté moteur, on retrouve le 2,5 l "atmo." à hybridation simple (180 ch) ou rechargeable (243 ch). Même s'il a perdu 10 ch, le plus modeste a tout pour plaire puisque, en plus de sa remarquable douceur de fonctionnement (la boîte à variateur ne le fait pas brailler à l'accélération), il accepte l'E85, bien moins cher à la pompe que le SP95. Coût d'utilisation? Imbattable! ■

1. Mesures avec de l'E85 (entre parenthèses : avec du SP95). 2. Banquette reculée/avancée.

2.5 Hybrid FlexiFuel ST Line X - 190 ch - 45 800 €

Avant restylage



F. GROUT

LES MESURES (1)

Moteur essence	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Cylindrée	2 488 cm ³
Couple maxi cumulé	235 Nm
Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5
Consommation moyenne	8,5 (6,3) l/100 km
Route/Autoroute/Ville	8 (6)/9,9 (7,3)/7,6 (5,6) l/100 km
Poids	1 693 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Dimensions L x l x h	4,65 x 1,89 x 1,68 m
Coffre (2)	De 479 à 620 dm ³



Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique: • Calandre (retour de l'ovale bleu), hayon, phares/feux redessinés • Nouvelle finition Active (look 4x4) • Version hybride FlexiFuel moins puissante de 10 ch.

Prix et équipement: • Prix en baisse (jusqu'à 1 910 €) et 5 000 € de remise actuellement! • Ecran multimédia plus grand (33,5 cm) • Sièges AGR et chargeur à induction de série.

Hyundai Tucson // Moins tonique, plus numérique

Hybrid Executive - 215 ch - 48 000 €

ESSENCE

Restylé



E. BROOKING/HYUNDAI

Hyundai poursuit la success story du Tucson avec une quatrième génération à peine retouchée à l'extérieur, mais profondément remaniée à l'intérieur. Le SUV sud-coréen bénéficie d'une planche de bord inédite, agrémentée d'une grande dalle numérique à deux écrans de 31,2 cm chacun : l'instrumentation face au conducteur et le nouveau système d'infodivertissement, à droite (bien plus intuitif à utiliser que le précédent). Toujours aussi soignée, la présentation se double d'un équipement pléthorique (surtout en finition Executive) et d'un confort

en léger progrès, les nouveaux réglages de suspension gérant mieux les mouvements de caisse. Le Tucson évolue surtout mécaniquement, mais pas forcément dans le bon sens, puisque les deux motorisations subsistant au catalogue perdent en puissance. La version full hybrid, qui culmine désormais à 215 ch (230 ch auparavant), marque ainsi le pas en reprises. On se console avec une baisse de la consommation de l'ordre de 0,2 l/100 km en moyenne. Le prix, lui, augmente significativement, mais le Tucson reste garanti cinq ans (kilométrage illimité). ■

Hybrid Executive - 230 ch - 46 350 €

Avant restylage



Y. LEFEBVRE

LES MESURES

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S + électr.
Cylindrée	1 598 cm ³
Couple maxi thermique/électrique	215/264 Nm
Accélération 1 000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s2
Consommation moyenne	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/8/6,4 l/100 km
Poids	1 690 kg
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Dimensions L x l x h	4,51 x 1,87 x 1,65 m
Coffre	603 dm ³



Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique: • Boucliers redessinés • Planche de bord toute nouvelle • Puissance réduite de 230 à 215 ch sur hybride et de 265 à 253 ch sur hybride rechargeable • Calibrage de la direction et des suspensions revu.

Prix et équipement: • Nouveaux écrans de 12,3"/31,2 cm et système multimédia amélioré • Prix en hausse de 1 650€.

Mini Hatch 3 portes // Fidèle à ses fondamentaux

Cooper C Classic - 156 ch - 30 200 €

Restylée



ESSENCE

N. SOLER

Modèle photographié en finition Favoured.

Cooper Camden - 136 ch - 30 400 €

Avant restylage



Y. LEFEBVRE



Restylée

MINI

Même si son look évolue profondément, la nouvelle Mini ne l'est pas vraiment. Contrairement à la version électrique, produite en Chine autour d'une plate-forme inédite, la Cooper thermique "made in UK" reprend la base technique de la précédente génération. Elle conserve même les poignées de porte saillantes et les arches de roue en plastique, éradiquées sur le modèle "à pile". On retrouve également, sous le capot de la Cooper C, le trois cylindres maison, toujours privé d'hybridation légère mais boosté à 156 ch (136 ch auparavant). Les performances progressent logiquement, sans effets néfastes sur la consommation, puisqu'elle se maintient à 6,4 l/100 km. Le comportement routier, quant à lui, reste enjoué et réactif, à l'instar de la direction, ultra-incisive. Revers de la médaille, la Mini est toujours dure comme un noyau de pêche! Le plus gros bouleversement concerne l'habitacle, entièrement revu. Un mobilier très épuré, habillé de tissus provenant du recyclage et dont la seule

aspérité se résume au grand écran circulaire – le "cerveau" de la voiture, à l'ergonomie discutable, hélas...

Miroir aux alouettes

Miracle: le prix de la nouvelle Mini a baissé de 1 450 € le 1^{er} octobre. La Cooper Essential (base) s'affiche ainsi à 28 050 € et la Classic à 30 200 €. Elle est donc moins chère que l'ancienne Camden (30 400 €), dont l'équipement correspond peu ou prou. Las, ce dernier est toujours aussi aride. Et, pour ne rien arranger, les options individuelles n'existent plus! Il faut obligatoirement s'en remettre aux packs (y compris sur les finitions Favoured et JCW, qui proposent juste des ambiances différentes) pour profiter de la clé mains libres, du chargeur à induction, des phares full led, de l'affichage tête haute (sans lui, pas d'instrumentation face au conducteur), des vitres arrière surteintées ou du régulateur de vitesse adaptatif. Un supplément de 1 100 € (Pack XS) à 3 960 € (Pack L) dans le cas de notre Cooper C Classic...

Dépouillée, la nouvelle planche de bord déroutera les propriétaires de l'ancien modèle et les décevra aussi par sa finition moins chic (usage exclusif de tissus recyclés et de plastiques durs). L'écran tactile circulaire, chargé en infos et raccourcis, réclame un certain temps d'adaptation.

LES MESURES	
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 499 cm ³
Couple maxi	230 Nm à 3 800 tr/mn
Accélération 1 000 m D. A.	29s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s1
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6/6/7,3 l/100 km
Poids	1 300 kg
Freinage 130 à 0 km/h	69 m
Dimensions L x l x h	3,88 x 1,74 x 1,43 m
Coffre	222 dm ³

Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique: • Proue redessinée • Feux arrière inédits • Planche de bord entièrement remaniée • Matériaux recyclés • Le trois cylindres gagne 20 ch (156 ch).

Prix et équipement: • Nouvel écran tactile circulaire • Plus d'options individuelles mais des packs (XS, S, M, L et XL), à dotation exponentielle • Prix en légère baisse (200 €).

**J'ADHÈRE
AU CLUB
ET J'EN
PROFITE**

**2€
,67
SEULEMENT***
par mois



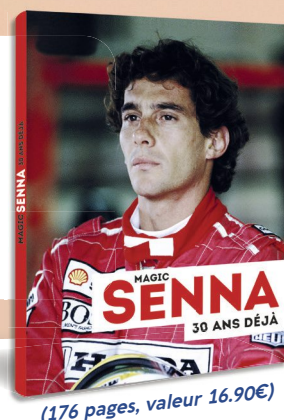
**J'AI DES ENTRÉES
GRATUITES À MES
SALONS PRÉFÉRÉS**
tout au long de l'année tels
que Rétromobile, le Mondial de
l'automobile, la Foire de Paris
et bien plus encore.

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

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

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

**J'AI EN
PLUS EN
CADEAU**
un hors-série
hommage sur
SENN



NOS PARTENAIRES



mobilité club
france



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

* n° non surtaxé

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

Je souscris au Club Auto Plus

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

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

Code postal** : Ville** :

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

E-mail :

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

#M047 #D1556935

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 : F977ZZZ 43405Z. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2024. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi du 06/01/1978 n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL-www.cnil.fr Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



Renault Captur // Plus de gueule... et de Google!

1.6 E-Tech full hybrid Techno - 145 ch - 31 700 €

Restylé

HYBRIDE



F. GROUT

1.6 E-Tech Techno - 145 ch - 30 900 €

Avant restylage



N. SOLER

Dévoilé au printemps 2019, le Captur a patienté cinq ans avant de s'offrir son lifting de mi-carrière. Un sacré coup de bistouri puisque, à l'instar de la Clio restylée quelques semaines avant lui, le SUV urbain de Renault adopte la fine calandre et le regard frondeur des récents Scenic et Rafale. Rien de neuf à l'arrière, en revanche, où les rondeurs originelles jureraient presque avec les traits acérés de la nouvelle proue... A bord, la console centrale a troqué ses trois molettes de chauffage/climatisation contre de petits basculeurs au pied de l'écran, ce qui a permis d'aménager un rangement supplémentaire. Un écran tactile plus grand (10,4"/26,4 cm) abrite dorénavant l'excellent système d'exploitation Google Automotive plébiscité (ergonomie, réactivité, connectivité) par les utilisateurs des SUV de catégorie supérieure chez Renault. Pour le reste, le Captur ne change pas. Il conserve donc sa très pratique banquette coulissante, son plancher de coffre ajustable et sa finition agréable malgré l'utili-

sation de nouveaux revêtements synthétiques provenant de matières recyclées.

On prend les mêmes...

Le Captur "phase 2" n'évolue pas techniquement: hormis le 1.3 TCe 140, tous les anciens moteurs sont reconduits, y compris le 1.0 Eco-G (GPL). Le 1.6 E-Tech, lui, s'adjoint toujours les services d'un quatre cylindres essence non suralimenté de 94 ch, d'un bloc synchrone à aimants permanents de 49 ch et d'un alerno-démarrreur de 24 ch. Le fonctionnement de cette belle usine à gaz donne toujours entière satisfaction, même si la boîte automatique multimode manque de réactivité et emballe parfois un peu trop ardemment le moteur dans les tours. Malgré la belle douceur de fonctionnement de ce SUV, ses relances suffisantes et l'amortissement prévenant lui confèrent autant d'agrément que de polyvalence. Belle sobriété, surtout, favorisée par les nombreuses phases en mode électrique, en ville notamment. ■

Restylé



N. SOLER

Le Captur fait évoluer sa dotation avec une instrumentation numérique de 10"/25,4 cm, un écran tactile plus grand et un nouveau système multimédia (Google Automotive). Les commandes de chauffage à molette ont également disparu au profit de basculeurs au pied de la tablette.

LES MESURES

Moteurs essence + 2 électriques	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Couple maxi thermique/électrique	148 Nm/205 + 50 Nm
Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h Drive	7s4
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7/6,2/4,6 l/100 km
Poids	1 422 kg
Freinage 130 à 0 km/h	65 m
Dimensions L x l x h	4,24 x 1,80 x 1,58 m
Coffre ⁽¹⁾	De 334 à 454 dm ³

Ce qui change avec le restylage

- Esthétique et technique:** • Face entièrement redessinée
• Suppression du 1.3 TCe 140 micro-hybride • Tissus et cuir (vegan) issus du recyclage.
- Prix et équipement:** • Prix en hausse de 200 à 800 €
• Ecran tactile agrandi (Google Automotive) • Instrumentation désormais numérique • Nouvelle finition Esprit Alpine.

1. Banquette reculée/avancée.

Peugeot 208 // C'est dans la boîte...

1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 100 ch - 25 450 €

Restylée

HYBRIDE



Y. LEFEBVRE

Restylée au début de l'année (calandre, boucliers, signature lumineuse à trois griffes), la 208 a dans la foulée étrenné une nouvelle motorisation 1.2 hybride délivrant 100 ou 136 ch. Même si elle ne permet pas de rouler aussi longtemps en électrique que celle d'une Toyota Yaris, cette mécanique (dont le petit moteur électrique loge au cœur de la boîte e-DCS6) fait preuve d'une sobriété remarquable. La version la plus modeste se contente en effet de 5,4 l/100 km en moyenne, soit seulement 0,2 l de plus que la nipponne (116 ch), référence de la

catégorie. C'est surtout une économie de 1,2 l par rapport à l'ancienne 208 1.2 PureTech EAT8 non hybride, à puissance et performances comparables (un moteur toujours au catalogue, mais désormais uniquement en 100 ch et avec la boîte manuelle). Seul regret avec la nouvelle transmission à double embrayage: elle génère des à-coups lorsqu'on évolue à faible allure, dans les embouteillages par exemple. Attention aussi aux nombreuses options en finition Allure, telles que le GPS (770 €, en pack avec la caméra 360°) ou la clé mains libres (390 €)... ■

1.2 PureTech EAT8 Allure - 100 ch - 25 620 €

Avant restylage



D. MEUNIER

LES MESURES

Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S + électr. 48V
Cylindrée	1 199 cm ³
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
Accélération 1 000 m D. A.	32s2
Reprises 80 à 120 km/h Drive	9s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,3/5,8/5,2 l/100 km
Poids	1 213 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m
Dimensions L x l x h	4,06 x 1,75 x 1,43 m
Coffre	345 dm ³



Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique: • Calandre, optiques et boucliers redessinés • Nouvelles motorisations 1.2 Hybrid e-DCS6 de 100 et 136 ch • Suppression du 1.2 PureTech 130.

Prix et équipement: • Hybrid e-DCS6 100 moins chère (170 €) que l'ancienne 1.2 PureTech 100 EAT8 • Système multimédia modernisé avec écran tactile de 10"/25,4 cm.

Volkswagen Golf // Meilleure et moins chère

1.5 eTSI Style - 150 ch - 40 850 €

Restylée

ESSENCE



A. SAUNIER

Quinquagénaire cette année, la Golf cumule déjà huit générations. La dernière en date (fin 2019), affublée de quelques défauts de jeunesse et d'ergonomie, a hélas essuyé un début de carrière chaotique, Volkswagen a donc profité du restylage pour revoir sa copie. Les critiques de la presse et des clients ne portant pas sur l'esthétique, le design n'évolue que dans le détail, avec les habituelles (mais discrètes) retouches des optiques et des boucliers. Wolfsburg a préféré concentrer ses efforts sur le contenu multimédia et son pilotage. Grâce au

nouveau système MIB4, plus besoin de s'arracher les cheveux avec les menus alambiqués et les insupportables touches haptiques! Le conducteur peut désormais se concentrer sur sa conduite et apprécier les nombreuses qualités de cette berline spacieuse, superbement finie et au confort amélioré. Les ingénieurs ont en effet assoupli les silentbloks des berceaux moteur et éradiqué les petits à-coups qui persistaient côté boîte DSG7 et alternodémarrreur sur les 1.5 eTSI (116 et 150 ch). Résultat: ses versions micro-hybrides sont aussi sobres que plaisantes à conduire... ■

1.5 eTSI Style - 150 ch - 41 360 €

Avant restylage



Y. LEFEBVRE

LES MESURES

Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S + électr. 48V
Cylindrée	1 498 cm ³
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Accélération 1 000 m D. A.	29s9
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,8/5,8/6,6 l/100 km
Poids	1 363 kg
Freinage 130 à 0 km/h	63 m
Dimensions L x l x h	4,28 x 1,79 x 1,48 m
Coffre	431 dm ³



Ce qui change avec le restylage

Esthétique et technique: • Boucliers et optiques retouchés • Logo de calandre rétro-éclairé sur certaines finitions • Boîte DSG7 et système de coupure des cylindres optimisés.

Prix et équipement: • Baisse des tarifs (jusqu'à 800 €) • Nouveau système multimédia (MIB4) • Série anniversaire Edition 50: 3 470 € d'avantage client par rapport à la Style.



ÉLECTRIQUE

Mini Aceman

SE Favoured Pack XL - 218 ch

45 060 € / 45 060 €*



LE PREMIER SUV URBAIN ÉLECTRIQUE DE MINI À L'ESSAI

Prétentieux, le p'tit nouveau !

Hop, une troisième nouveauté chez Mini cette année ! Après le Countryman et les Cooper Hatch, au tour de l'inédit Aceman d'entrer en scène. Un petit SUV urbain électrique fort séduisant, mais un rien mégalo...

Premier modèle vraiment inédit chez Mini depuis le lancement du Clubman 2 en 2015 (aujourd'hui parti à la retraite), l'Aceman vient jouer les trouble-fêtes dans le clan des SUV citadins électriques. Une catégorie de plus en plus disputée, au sein de laquelle la nouveauté britannique (conçue par les Allemands de BMW et produite

par les Chinois de Great Wall Motors!) se démarque par des dimensions inversement proportionnelles aux puissances et aux prix qu'elle revendique. Avec 4,08 m seulement (la longueur d'une Volkswagen Polo), l'Aceman s'intercale entre les DS 3 E-Tense (4,02 m) et Jeep Avenger (4,09 m), connus pour être les plus courts de leur espèce. Côté moteurs et tarifs, la nouvelle

star de Mini, privée de bonus, navigue dans les hautes sphères, en compagnie de l'Alfa Romeo Junior (4,18 m, 156 à 280 ch) ou des Smart #1 (4,27 m) et Volvo EX30 (4,24 m) : les faux jumeaux de 272 ch, "made in China" eux aussi. Comptez entre 33 550 € (Essential) et 43 000 € (JCW XL) pour l'Aceman E de 184 ch (batterie de 38,5 kWh utiles, 309 km d'autonomie annoncés) et de 37 350 € à 46 800 € pour la version SE de 218 ch (49,2 kWh, 405 km), avec laquelle nous avons réalisé cet essai.

L'as des Ace ?

Premier constat, en dépit de son gabarit réduit, l'Aceman propose des places arrière relativement spacieuses, exception faite de la largeur aux coudes, trop exiguë pour aligner trois adultes sur la banquette. Rien à redire, en revanche, concernant la garde au toit, et encore moins de l'espace alloué aux jambes, maximisé par un empattement étonnam-

ment généreux pour un SUV aussi compact : 2,61 m. Comme celui du Peugeot E-2008. Sauf que ce dernier n'en tire aucun avantage, alors qu'il s'étire sur 4,30 m. Sochaux a tout misé sur le coffre (390 dm³), tandis que Mini cantonne celui de son nouveau bébé à 300 dm³. Grosso modo le volume proposé par une petite Toyota Yaris...

L'Aceman ayant davantage d'affinités pour le shopping dans les beaux quartiers que pour les provisions chez Lidl (malgré les 1005 dm³ banquette rabattue), la clientèle visée portera avant tout son attention sur la présentation et la finition. Si la première enchante avec son convivial cadran numérique, ses originaux jeux de matières et d'éclairages (sympas, les projections colorées sur la planche de bord), la seconde laisse un goût amer, les plastiques durs abondent dans l'habitacle. En outre, jouir d'un équipement digne de ce nom implique de passer par les packs.

PARLONS BUDGET

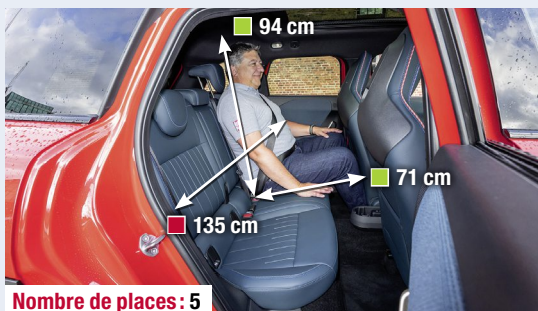
Le vrai prix : aucune remise en vue pour l'instant. Et encore moins de bonus, puisque ce nouveau SUV électrique est produit en Chine.

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

L'équipement : l'Aceman SE mixe quatre finitions (Essential, Classic, Favoured et JCW) et cinq packs à dotation exponentielle : XS (Essential), M et XL (toutes finitions sauf Essential). Les Pack S et L sont réservés à l'Aceman E. Pas d'options individuelles, hors jantes et peintures.



L'Aceman propose deux motorisations électriques de 184 ch (E) et 218 ch (SE). Dotée d'une batterie de plus grosse capacité, la SE promet 405 km d'autonomie.



Nombre de places: 5

Grâce à la générosité de son empattement, l'Aceman offre une habitabilité comparable, voire supérieure au niveau des jambes, à celle de rivaux beaucoup plus longs !



Volume: 300 dm³ 1349 E

Pas de miracle côté coffre: ce modèle de 4,08 m de long ne fait pas mieux qu'une Peugeot E-208 (309 dm³).



Les puissances de charge maxi en courant alternatif (AC) et continu (DC) sont respectivement de 11 et 95 kW.

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité: • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • Affichage tête haute • AFIL active • Freinage d'urgence auto. + anticollision en marche AR • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. + codes/phares auto. • Rétros intérieur et conducteur jour/nuit auto. • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément: • Accès/démarrage mains libres • Aide au stationnement AV/AR • Caméra de recul • Chargeur à induction • Clim' auto. bizonne • GPS à réalité augmentée • Jantes alu 17" • Mirror Screen • Park Assist • Phares et feux à leds personnalisables (3 styles) • Sièges AV électriques chauffants (à mémoire côté conducteur) • Système hi-fi Harman Kardon • Toit panoramique • Volant chauffant.

En option Agrément: • Jantes alu 18"/19" (à venir/550 €) • Peinture métallisée (550 €).



L'agilité et le dynamisme sont inscrits dans l'ADN de Mini. Las, l'amortissement ferme fait aussi partie de l'héritage. L'Aceman SE mériterait surtout une direction plus communicative et un train avant plus accrocheur sur route glissante.

Celui de notre SE Favoured, par exemple (XL: régulateur adaptatif, sièges électriques, toit panoramique, GPS à réalité augmentée, hi-fi Harman Kardon, etc.) vous déléstera de 5 580 € ! Le sourire

illumine de nouveau notre visage quand on est assis au volant, l'Aceman conjuguant excellente position de conduite, direction incisive (mais peu informative), accélérations vives, freinage effi-

cace (mode "One Pedal" génial en ville) et comportement agile. Confort ferme, en revanche ! Surtout, il faut savoir raison garder avec l'accélérateur, le train avant digérant mal les 330 Nm

de couple, sous la pluie notamment. N'espérez pas non plus atteindre les 405 km d'autonomie promis, mais plutôt 320 km, valeur honnête, sans plus... ■

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	170 km/h (autolimitée)
Accélération 0 à 100 km/h	7s1
Consommation cycle mixte	14 kWh/100 km
Autonomie électrique	405 km
Temps de charge borne rapide	30 mn ⁽¹⁾
Poids	1 710 kg

1. De 10 à 80 %. Capacité de charge maxi (DC) de 95 kW.

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Batterie lithium-ion	49,2 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale	5 CV
Puissance maxi	218 ch
Couple maxi	330 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	205/55 R17
Dim. L x l x h	4,08 x 1,76 x 1,53 m
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Mini Aceman SE Favoured Pack XL 54,2 kWh (45 060 €*, 218 ch) est évalué dans la catégorie des SUV urbains électriques de plus de 200 ch, qui comprend notamment:

Alfa Romeo Junior Elettr. Veloce 51 kWh (42 900 €*, 280 ch), Cupra Born V XL 58 kWh (33 200 €*, 230 ch), Hyundai Kona Premium 65 kWh (37 500 €*, 217 ch), Smart #1 Premium 66 kWh (41 700 €*, 272 ch), Volvo EX30 Ext. Range Plus 69 kWh (42 900 €*, 272 ch).

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

SUITE PAGE 32



POSTE DE CONDUITE



La position de conduite légèrement surélevée séduira les conducteurs aimant dominer la route. Mais il faut s'habituer à concentrer son regard sur l'affichage tête haute, faute

d'instrumentation classique. La navigation à réalité augmentée (packs L et XL), qui s'affiche uniquement sur l'écran central, oblige pour sa part à quitter la route des yeux...

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

AIDES À LA CONDUITE



Aux ADAS et équipements de sécurité fournis de série à bord de la finition Classic (freinage d'urgence automatique, AFIL, lecture des panneaux, avertisseurs d'angles morts et de trafic

transversal arrière, assistance au créneau), Mini impose le pack S au minimum (2 700 €) pour bénéficier des feux de route automatiques et du rétroviseur intérieur électrochrome. Et les packs L ou XL (3 960 € et 5 580 €) pour disposer de l'AFIL active, de la caméra 360° et du régulateur de vitesse adaptatif.

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

ÉCRAN TACTILE



Désormais étendu à toute la gamme Mini, l'écran Oled de 24 cm n'est pas simple à apprivoiser, tant les menus, les options d'affichage et les infos se télescopent. Difficile de rester concentré sur sa conduite! Mais côté graphisme, c'est réussi.

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

BIEN VU

A l'inverse de la Mini Hatch électrique, dénudée, l'Aceman se pare d'amples protections latérales en plastique.

RATÉ

En plus d'être trop petits, les vide-poches à l'arrière sont inaccessibles une fois les passagers installés sur la banquette.



FINITION



Différente de celle de la Mini Hatch, la planche de bord revêt en revanche les mêmes matériaux. Du bon avec les sympathiques tissus texturés, qui s'étendent sur les portes, mais aussi du moins bon avec les nombreux plastiques durs et rayables présents un peu partout dans l'habitacle.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Pas de commandes indépendantes pour la clim', qui se pilote uniquement via l'écran, à l'instar des sièges ou du volant chauffants.

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

SYSTÈME AUDIO

Proposé au sein des packs L et XL, le système hi-fi Harman Kardon s'apprécie d'autant mieux qu'aucun bruit d'air ne perturbe les occupants.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi (Harman Kardon)	Série
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS



Les vide-poches et rangements sont à la fois peu nombreux et limités en volume. Et parfois mal placés (voir "Raté"). Surtout, la console ne propose aucun rangement fermé (sauf dans la gamme d'accessoires), même sous l'accoudoir central.

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

Le verdict **Auto Plus**

Correct

En dehors de son intéressant ratio gabarit/habitabilité et de la fraîcheur de sa présentation, l'Aceman n'apporte rien de bien nouveau à sa catégorie. On y trouve déjà moult prétendants chics et toniques à des prix plus "digestes"...

LES PLUS

Agrément de conduite
Autonomie correcte
Parfaite insonorisation

LES MOINS

Prix/politique des packs
Suspensions trop fermes
Volume de coffre modeste



LE NOUVEAU PEUGEOT 5008 AFFRONT LA CONCURRENCE

Famille nombreuse en quête

HYBRIDE ESSENCE

Peugeot 5008

Hybrid e-DCS6 GT - 136 ch

44 990 € / 43 200 €*



Le vrai prix : le moins cher des trois, le 5008, n'est pas à l'abri des malus CO₂ (310 €) et poids (810 €). Mais une remise de 2 890 € est proposée. **L'entretien :** le rendez-vous est prévu tous les deux ans ou tous les 25 000 km.

■ Au volant, le 5008 n'a plus la verve qui a pu le caractériser par le passé. Comme son petit frère le 3008, il met désormais l'accent sur le confort, avec un amortissement souple et un châssis peu communicatif. Rien de réhabilitaire, mais la concurrence fait bien mieux.

HYBRIDE ESSENCE

Renault Espace

E-Tech full hybrid Iconic - 200 ch

50 300 € / 47 000 €*



Le vrai prix : pas de malus CO₂ pour l'Espace full hybrid, mais un malus au poids sur cette finition (740 €). En concession, on peut espérer une remise de 8 %. **L'entretien :** tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ Sans aucun doute, l'Espace est le plus agréable à conduire : il fait preuve d'un équilibre surprenant, sans sacrifier le confort. C'est en grande partie dû à ses roues arrière directrices. Un régal en ville et en manœuvre, avec un rayon de braquage digne d'une Clio ! Très appréciable au quotidien.



PHOTOS: N. SOLER

te d'espace

ESSENCE

Skoda Kodiaq

1.5 TSI Hybrid DGS7 Sportline ⁽¹⁾ - 150 ch

49 890 € / 48 400 €*



Le vrai prix:

le Kodiaq est pénalisé par un malus CO₂ (1 504 €), auquel s'ajoute celui au poids (530 €). Il peut en revanche bénéficier d'une remise de 7 %.

L'entretien:

tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

■ Sur le plan dynamique, le Kodiaq n'affiche pas de vrai défaut, mais il n'est pas particulièrement exaltant à mener, et son amortissement est le plus ferme des trois (sans excès toutefois). Son point fort ? Son 4 cylindres de 150 ch qui, couplé à une excellente boîte auto., répond toujours présent.

De retour après une deuxième génération très réussie, le Peugeot 5008 trouve sur son chemin deux rivaux récemment renouvelés : le Renault Espace et le Skoda Kodiaq. Lequel de ces SUV saura le mieux remplacer les monospaces auprès des familles ?

A l'heure où tous les monospaces (ou presque) ont disparu du marché, les familles nombreuses n'ont d'autres choix que de se tourner vers les SUV familiaux à sept places. La quasi-totalité des constructeurs a déjà effectué ce virage. La deuxième génération du Peugeot 5008, qui remplaçait un monospace, en avait conservé de nombreux aspects pratiques : sièges indépendants, tablettes aviation intégrées, troisième rang accessible... Le tout dans un format relativement compact. De quoi en faire une vraie référence du segment. Il doit désormais af-

fronter une concurrence plus établie. Pionnier parmi les pionniers, le Renault Espace a, lui aussi, abandonné le clan des monospaces et s'est transformé en version rallongée de l'Austral. Le nouveau Skoda Kodiaq mise, quant à lui, sur sa réputation de champion des aspects pratiques. Le match s'annonce serré ! Profitera-t-il aux familles, qui ont besoin des services de ces transporteurs de troupe ?

Une question de feeling...

Dans les faits, chacun de ces trois SUV mise sur des forces bien différentes. Le Renault Espace est, par exemple, de >>>



Peugeot 5008

Le 5008 en met plein la vue, avec sa présentation ultra-moderne et originale. Les surfaces couvertes d'un beau tissu participent à la bonne qualité perçue. Dommage que les interfaces numériques accusent un retard sur les autres : navigation peu intuitive dans des menus fouillis, transitions lentes...

PHOTOS: N. SOLER



Renault Espace

L'Espace donne dans un registre plus classique que le 5008, mais l'ensemble n'est pas moins réussi. Les matériaux sont de qualité et la sellerie cuir, avec sièges avant électriques, est de série. Surtout, les écrans font référence (réactivité, facilité d'utilisation) et les commandes sont bien placées.

PHOTOS: N. SOLER



Skoda Kodiak

L'ambiance est plus sobre à bord du Kodiak et la qualité de finition, bien que correcte, reste un cran en dessous. Notez que la sellerie cuir, ici photographiée, est indisponible sur la version haute Sportline. On apprécie cependant un bel écran (13"/33 cm), aux menus clairs et intuitifs.

PHOTOS: N. SOLER

» loin le plus agréable pour son conducteur. Ses roues arrière directrices lui rendent la vie bien plus facile en ville et en manœuvre. Une agilité si plaisante que l'on se demande pourquoi la concurrence ne propose pas de système similaire... Car les bénéfices ne s'arrêtent pas là : l'agilité accrue du SUV Renault se retrouve aussi sur route. L'Espace est le seul des trois à

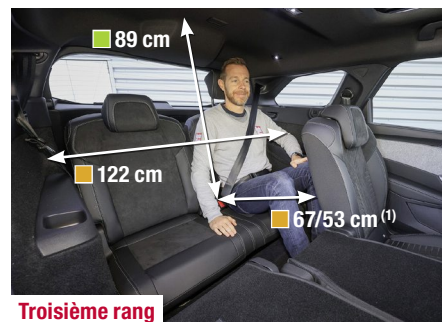
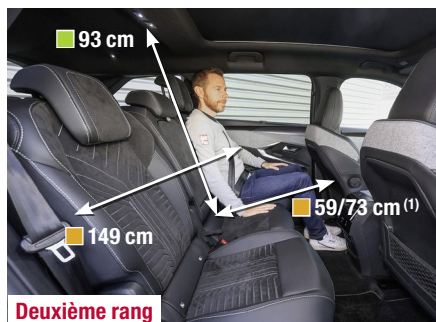
soigner le plaisir au volant. Sans être pataud, le 5008 n'a plus l'entrain des productions Peugeot du passé. Le Kodiak, lui, n'en a jamais eu la prétention. Dommage, parce que son moteur quatre cylindres turbo micro-hybride de 150 ch offre un réel agrément. Certes un peu bruyant par moments, il se montre toujours rond et disponible, bien aidé par sa boîte réac-

tive. La mécanique full hybrid de l'Espace, la plus puissante du lot, génère toujours quelques à-coups dus à son originale transmission à crabots en cas de forte sollicitation. Mais on apprécie ses fréquentes phases de fonctionnement électrique en ville. Le 5008, quant à lui, doit composer avec son nouveau système hybride e-DCS6 de 136 ch. Sans être complètement dépassé par

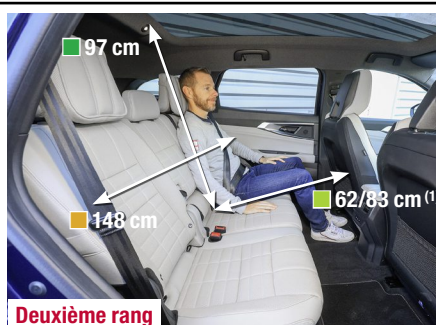
les événements, il peut se révéler un peu juste, notamment au moment de doubler sur autoroute, a fortiori si le véhicule est chargé. Et il est parfois un peu trop bruyant.

L'Espace manque... d'espace

S'il n'a plus tous les aspects pratiques de la génération précédente (fini les sièges indépendants au deuxième rang,



Les trois sièges indépendants au 2^e rang ont disparu, mais la place du milieu reste correcte et le 5008 sait toujours accueillir, y compris quand on voyage nombreux. La bascule de la banquette est bien conçue et permet de facilement accéder au 3^e rang. On y est alors bien installé et des adultes supporteront sans trop de souci les voyages, si les passagers du milieu ont la courtoisie d'avancer la banquette. Elle coulisse sur 14 cm, moins que chez les concurrents, mais suffisant.



L'Espace est très confortable... à condition de ne voyager qu'à quatre ou cinq. Les choses se corsent sérieusement quand il s'agit de faire tenir une famille nombreuse. L'accès au rang du fond est particulièrement ardu à cause d'une ouverture de porte étroite et d'un 2^e rang qui ne bascule pas assez. Le 3^e rang, pénalisé par une trop faible hauteur au plafond, est à réserver aux enfants. Et encore, sur des trajets qui ne s'éternissent pas...



Accueillant au 2^e rang, le Kodiah est le plus logeable des trois au 3^e rang, et y accéder se révèle bien moins difficile qu'à bord de l'Espace (et presque aussi facile que dans le 5008). En revanche, la sellerie, un peu ferme, est moins confortable que chez les concurrents. Autre regret: certains aspects pratiques, pourtant typiques de la marque (rangements supplémentaires, poubelles de portes, supports tablette, pare-soleil intégrés...) sont en option dans un pack à 590 €.

ou ceux du fond amovibles), l'Espace reste tout de même un bon allié pour les familles nombreuses. On apprécie les stores intégrés aux fenêtres arrière, et l'espace dégagé au deuxième rang. Surtout, ce dernier bascule largement vers l'avant, facilitant l'accès aux deux places du fond. On y est alors plutôt bien installé, grâce notamment à une bonne hauteur sous plafond.

Tout l'inverse de l'Espace, qui mise tout sur un deuxième rang certes confortable, mais au prix d'un troisième rang relégué au rôle de places d'appoint. Et pour y accéder, il faut faire preuve d'un peu de souplesse! Ceux qui souhaitent remplacer leur "vrai" Espace seront déçus... Le Kodiah, lui, reste fidèle à sa réputation sur ce point. Que l'on voyage à cinq ou à sept, le Skoda

accepte toute la famille sans vrai problème. Et les petits aspects pratiques sont appréciables, même si certains sont facturés en option. Mieux: troisième rang en place, on peut toujours embarquer quelques valises dans le coffre. Même chose pour le 5008, qui propose un volume similaire à l'arrière. L'Espace? C'est tout l'inverse, ce qui ne devrait pas en faire le favori des

familles nombreuses. Heureusement pour lui, le Renault se rattrape un peu en choyant les occupants des places avant, avec une finition de haut vol et des interfaces numériques qui font toujours référence, alors que quelques touches physiques prennent en charge les fonctions les plus importantes. Le 5008 propose quant à lui une ambiance très personnelle, >>>



Peugeot 5008



5 places Volume: 685 dm³ ■



7 places Volume: 330 dm³ ■

Malheureusement, les sièges du fond ne sont plus amovibles, contrairement à la précédente génération. En configuration cinq places, cependant, le coffre du 5008 est énorme et facilement accessible. On apprécie aussi le petit rangement supplémentaire, caché sous les sièges arrière. Pratique quand on voyage chargé.

Renault Espace



5 places Volume: 480 dm³ ■



7 places Volume: 170 dm³ ■

C'est la grande déception à l'arrière de l'Espace, qui abrite un coffre à peine suffisant pour un SUV du segment inférieur. Et une fois le 3^e rang en place, il devient juste symbolique... Notons tout de même que les sièges du fond sont faciles à installer et à replier depuis le coffre. Une bien maigre consolation pour les familles nombreuses.

Skoda Kodiaq



5 places Volume: 660 dm³ ■



7 places Volume: 335 dm³ ■

Le Kodiaq offre un volume appréciable en cinq places. Et même une fois le 3^e rang positionné, il reste de quoi mettre des bagages. Fidèle à ses habitudes, Skoda propose de petites attentions pratiques comme un logement pour ranger la barre de la plage de coffre une fois les sièges dépliés, ou des tapis de protection pour les dossiers.

» et vraiment réussie. Ce qui n'excuse pas une ergonomie ratée. Le superbe écran panoramique de 21"/53 cm est mal exploité, avec un logiciel lent et pas toujours bien pensé. Pas moyen d'ajuster directement la température quand on utilise Apple CarPlay ou Android Auto par exemple, malgré les raccourcis de la réglette tactile. Le Kodiaq est certes moins épatant côté présentation et finition,

mais on s'y retrouve toujours facilement, notamment grâce aux trois boutons multifonctions en bas de la console centrale.

Pour familles aisées

Hélas pour lui, le Kodiaq est le plus cher du lot, notamment à cause d'un malus CO₂ non négligeable. Et ses concurrents sont un peu mieux équipés que lui. A commencer par l'Espace, qui met le paquet sur la dotation de

série. Sellerie cuir et sièges avant électriques, stationnement assisté, roues arrière directrices... Voilà de quoi compenser un tarif là aussi haut perché. Celui qui s'en sort le mieux? C'est le 5008, qui abat ici sa carte maîtresse: plus de 5 000 €* d'écart avec le Kodiaq! Le Peugeot n'est pas pingre pour autant côté équipement et il est presque aussi sobre que l'Espace. Ajoutez-y des aspects pratiques bien pensés,

un troisième rang vraiment exploitable et un intérieur "son et lumière" réussi, et vous avez un SUV familial des plus convaincants. Il obtient rarement la meilleure note dans nos critères d'évaluation. Néanmoins son homogénéité lui offre la victoire, face à un Espace très plaisant mais pas vraiment pensé pour les familles nombreuses, et à un Kodiaq cher et un peu terne.



NOS MESURES	Peugeot 5008	Renault Espace	Skoda Kodiaq
Vitesse maxi	193 km/h	178 km/h	206 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s8	31s2	31s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8	5s	6s6
Consommation moyenne	6,6 l/100 km	6,2 l/100 km	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,7/6,8 l/100 km	6,1/6,5/6 l/100 km	7/6,5/7,9 l/100 km
Poids	1 750 kg	1 765 kg	1 637 kg
Diamètre de braquage	11,6 m	11 m	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	67 m	63 m

LA TECHNIQUE	Peugeot 5008	Renault Espace	Skoda Kodiaq
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique, 28 ch	2 moteurs électriques, 68 + 34 ch	Alternateur-démarrageur
Cylindrée	1 199 cm ³	1 199 cm ³	1 498 cm ³
Puissance fiscale	7 CV	7 CV	8 CV
Puissance maxi	136 ch à 5 500 tr/mn	200 ch (combinés)	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn, 205 + 50 Nm électr.	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	130 g/km/310 € + 810 € ⁽¹⁾	106 g/km/0 € + 740 € ⁽¹⁾	145 g/km/1 504 € + 530 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 5 + 2 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	225/55 R19	235/45 R20	235/50 R19
Réservoir	55 litres	55 litres	55 litres
Dim. L x l x h	4,79 x 1,89 x 1,69 m	4,73 x 1,85 x 1,65 m	4,76 x 1,87 x 1,68 m
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽²⁾	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Malus CO₂ + malus au poids. Les véhicules hybrides bénéficient d'une réduction forfaitaire de 100 kg. A partir de trois enfants, une réduction de 200 kg par enfant est appliquée.
2. Groupe motopropulseur, batterie et chargeur. Autres éléments garantis 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (7 sur Espace et Kodiaq, 8 sur 5008) • AFIL active • Alerte trafic en marche arrière (sauf 5008) • Essuie-glaces auto. • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Phares à leds matriciels • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts (sauf 5008).

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clim' auto. trizone (sauf Espace) • Ecran central avec Mirror Screen et GPS connecté + instrumentation numérique • Hayon motorisé • Jantes alliage (19" sur 5008 et Kodiaq, 20" sur Espace) • Sièges AV chauffants (sauf Kodiaq).

EN OPTION	Peugeot 5008	Renault Espace	Skoda Kodiaq
Conduite semi-autonome	1 280 €	1 000 €	Série
Crochet d'attelage	790 €	1 050 € ⁽³⁾	790 €
Sellerie cuir	Indisponible	Série	Indisponible
Toit vitré panoramique	1 230 €	1 000 €	1 260 €

3. Estimation avec coût d'installation.

LES NOTES DU	Peugeot 5008	Renault Espace	Skoda Kodiaq
Comportement routier	14	15	13
Equipements de sécurité	12	13	15
Agrément/performances	12	15	15
Confort/insonorisation	16	16	16
Equipements de confort/garantie	18	20	15
Habitabilité/coffre	12	4	13
Aspects pratiques	14	13	15
Présentation/ finition	17	17	14
Consommation	17	18	15
Prix	13	9	8
	1 ^{er} 145/200	2 ^e 140/200	3 ^e 139/200

Le verdict



Victoire : Peugeot 5008

Le 5008 n'écrase ses rivaux dans aucune catégorie. Modestement motorisé et moins agile que l'Espace, le Peugeot se confronte aussi à un Kodiaq tout aussi plus logeable et pratique. Mais il réussit une

excellente synthèse. Il est confortable et bien fini, profite d'un troisième rang accessible et d'un grand coffre, et fait preuve d'une belle sobriété. Cerise sur le gâteau : c'est le moins cher des trois.



Le nouveau Nissan Qashqai

HYBRIDE ESSENCE

e-Power

N-Design

190 ch - 6,8 l/100 km

45 100 € / 42 900 €*


PHOTOS: A. PAUMARD

Cette semaine, nous avons confié le Nissan Qashqai restylé à trois propriétaires de véhicules équivalents. Aurélie, Matthieu et Jade nous livrent leurs impressions.

AURÉLIE Commerciale, Villebon-sur-Yvette (91)



Elle possède un **Nissan Qashqai**
e-Power N-Connecta
41 600 € - 190 ch - 6,8 l/100 km

Ce nouveau Qashqai ajoute
une touche de prestance

Le design

L'élargissement de la calandre apporte un standing inédit au Qashqai. Le joli style des nouvelles jantes s'accorde bien à l'ensemble. Rien ne semble bouger sur le profil, ce qui n'est pas un mal pour moi. Cependant, je remarque une légère retouche du bas de bouclier arrière et, surtout, ces feux translucides (photo), plus modernes.



La vie à bord

L'environnement ne change pas, si ce n'est l'écran central intégrant Google Maps. La nouvelle caméra à 360° est aussi un plus! Pour le reste, d'expérience, l'utilisation des commandes est facile et j'ai de quoi poser mes petites affaires! Je vous confirme aussi la fibre familiale du Qashqai, mes enfants appréciant l'espace à l'arrière et, pour ma part, le volume satisfaisant du coffre.

Au volant

Je retrouve immédiatement mes sensations au volant de ce Qashqai: la douceur de conduite le rend facile à l'usage dans la circulation, malgré son gabarit imposant. Notez aussi la ressource du moteur hybride. Sur le mien, je m'amuse parfois à passer en mode Sport, pourtant, il dépasse rarement les 6 l/100 km sur mes trajets. Là encore, c'est donc du tout bon pour moi!

MATTHIEU Ingénieur, Orvilliers (78)



Il possède un **Toyota Rav4**
2.5 Hybrid 2WD Lounge
50 900 € - 218 ch - 6,4 l/100 km

Avec un coffre plus vaste,
le Qashqai gagnait la partie!

Le design

J'aime beaucoup l'expression agressive de l'avant, associée à des traits effilés. À côté, mon Rav4 semble baroque. Le profil dynamique l'éloigne également de l'image qu'on se ferait d'une "voiture à papa". Mon impression se confirme en découvrant le travail sur les formes à l'arrière, tant au niveau du pare-chocs que des feux, au style dynamique.

La vie à bord

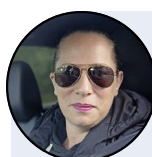
Aïe! Là, le coffre serait trop juste pour moi (photo). Et à l'arrière, je sens une sorte de bosse sur le plancher (sous le siège avant) m'empêchant d'y glisser les pieds correctement. De plus, la banquette est un peu ferme. En revanche, j'apprécie l'habillage en Alcantara des contre-portes et de la planche de bord. C'est chic. De plus, le format 16/9 du GPS est pratique et son rendu (Google Maps) bluffant.



Au volant

L'affichage tête haute est top! J'apprécie aussi la vivacité de comportement du châssis. Détail appréciable: le mode e-Pedal aide à se passer du frein en optimisant la régénération de la batterie. J'aurais toutefois préféré le commander depuis le volant que de la console centrale. Côté conso, c'est kif-kif avec le Rav4. Reste un atout pour le Qashqai: son moteur est bien plus discret.

JADE Coordinatrice, Villebon-sur-Yvette (91)



Elle possède un **Renault Austral**
E-Tech full hybrid Techno Esprit Alpine
43 700 € - 200 ch - 6,2 l/100 km

Mon Austral garde encore
une nette longueur d'avance

Le design

L'avant m'a tout de suite fait penser au nouveau Peugeot 3008! C'est dans la tendance, très futuriste. La ligne du profil s'apparente à celle des SUV déjà présents sur le marché. Cela dit, les plis de carrosserie étirés vers la partie arrière assoient l'esprit avant-gardiste de ce Qashqai.

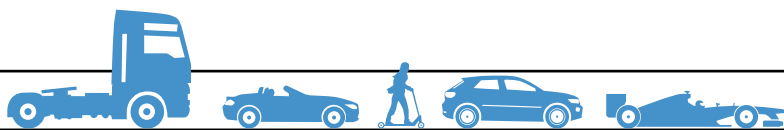
La vie à bord

Définition de l'écran et application Google sont dans l'air du temps. Cependant, la dalle au format portrait de l'Austral reste plus sympa. La présentation peu moderne tranche, elle, avec l'extérieur. Notez aussi des rangements moins pratiques. Et pourquoi les prises USB sont-elles cachées sous l'accoudoir (photo)? Tout cela manque de bon sens... Je regrette aussi l'absence de banquette coulissante, d'autant que le coffre est moyen et privé d'espace sous le plancher.



Au volant

Premier constat: l'assise est ferme. La direction est aussi plus dure. En revanche, le moteur a la santé! Vos mesures montrent néanmoins qu'il perd sur le point de la sobriété... De plus, l'effet "on-off" de la fonction e-Pedal me gêne (réglable dans l'Austral). Peaufiner tous ces points optimiserait le confort de conduite...



Audi RS 6 Avant Un "über break" en série très limitée

GT 4.0 TFSI - 630 ch - 230 000 € / 290 000 €*



PHOTOS: F. GROUT

Le meilleur pour la fin

La gamme A6 thermique va bientôt prendre sa retraite, remplacée au printemps prochain par un modèle reprenant l'appellation A7. En guise de cadeau d'adieu, voici une ultime déclinaison sportive très exclusive: 660 exemplaires, dont seulement 36 pour la France, déjà tous vendus! Cette RS 6 Avant GT arbore un look spectaculaire, avec des décalcomanies inspirées par l'Audi 90 qui courut dans le championnat IMSA américain. Elle reçoit aussi un capot et des ailes avant en carbone (15 kg de moins), une face redessinée avec une lame agrandie et des jantes forgées de 22". Le V8 4.0 biturbo passe de 600 à 630 ch et atteint désormais 850 Nm de couple. De quoi offrir des performances ébouriffantes (malgré un poids supérieur à 2 tonnes!) et une sonorité charmeuse.

Mais c'est encore par son châssis que la RS 6 Avant GT impressionne le plus. Elle ose en effet remplacer ses suspensions pilotées par des combinés filetés réglables KW! Audi livre l'auto avec un réglage optimisé pour la route, mais suggère dans le manuel un typage circuit pour vraiment profiter de la "bête". En configuration route, les suspensions fermes – mais pas cassantes – maîtrisent bien les mouvements de caisse sans pour autant verrouiller les réactions du châssis. Cela conjugué à un différentiel arrière optimisé pour davantage d'agilité, on obtient un cocktail très plaisant, avec une direction précise et une maniabilité surprenante. Le tarif? Presque 300 000 € malus inclus, soit 82 000 € de plus que la RS 6 Avant Performance. Ce qui n'a visiblement pas effrayé la clientèle... **Vincent Desmots**



LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	305 km/h ⁽¹⁾
Accélération 0 à 100 km/h	3s3
Consommation cycle mixte	12,2 l/100 km
Poids	2075 kg

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	8 cylindres en V, 32S
Cylindrée	3996 cm ³
Puissance maxi	630 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	850 Nm à 2 300 tr/mn
CO ₂ /Malus	277 g/km/+ 60 000 €
Transmission	4x4
Boîte	Automatique, 8 rapports
Pneus	285/30 R22
Réservoir	73 litres
Dim. L x l x h	5,02 x 1,96 x 1,44 m
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

Le verdict **Auto Plus**

Une référence!

1. Autolimitée.

La présentation intérieure paraît aussi cossue que sportive, avec une finition parfaite, un équipement complet et une abondance d'Alcantara dans tout l'habitacle.



Les sièges baquets disposent d'une coque en carbone. S'ils sont un peu encombrants (moins de place pour les genoux à l'arrière), ils combinent efficacement moelleux d'assise et maintien du corps en virage.



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Jérôme Fombelle

Compresseur autonome TYREinflate 4000 d'Osram



PHOTOS : C. DUBUISSON, N. SOLER

Compresseur Osram TYREinflate 4000,
74,67 € sur Amazon.fr

Une pression faible accroît la consommation et le risque d'éclatement du pneu. Deux bonnes raisons de s'équiper d'un compresseur autonome pour ne pas devoir courir après un gonfleur en état de marche en station-service. Voyons ce que donne le dernier modèle d'Osram.

Comment ça marche ?

Ce compresseur mesure 150×95×61 mm. Peu encombrant, il se range astucieusement dans une housse avec câbles et tuyaux et se recharge sur secteur ou un allume-cigare. Comme tout modèle sur batterie, il est doté d'un arrêt automatique. Il suffit de régler la pression désirée (8,3 bars maxi annoncés) et de le

laisser travailler. A noter : il est possible d'enregistrer quatre valeurs de pression. Petit plus, on trouve une valve de dégonflage.

Au final

L'affichage rétroéclairé est ultraprécis (moins de 0,05 bar) et parfaitement lisible. Le temps de gonflage de 1,5 à 2,5 bars mesuré pour un pneu de 175/70 R14 est de 2 mn 16 s. La batterie lithium-ion de 5 Ah, qui se recharge en quatre heures sur secteur, est capable de gonfler trois pneus de ce type. Bref, un petit outil bien pratique pour faire l'appoint, d'autant plus qu'il trouvera facilement une place dans votre auto. Mais il s'avère trop juste pour gonfler les quatre roues à plat d'un gros SUV.

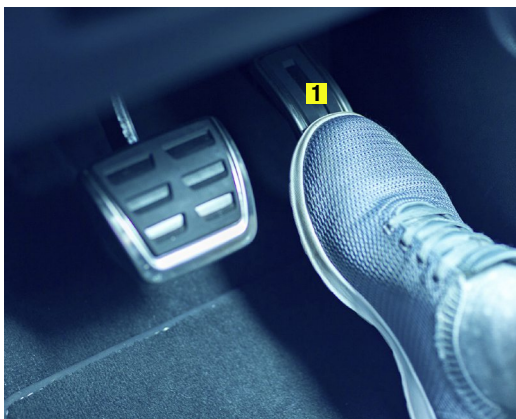
Bien ●●●●● Moyen ●●●●● Décevant ●●●●●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

La conduite à une pédale



SHUTTERSTOCK

Accélérer et freiner avec la même pédale **1** et **2** : c'est possible sur certains modèles électriques et hybrides.

Certaines voitures électriques ou hybrides permettent de conduire la plupart du temps en n'utilisant que la pédale d'accélérateur, y compris jusqu'à l'arrêt complet.

Comment ça marche ?

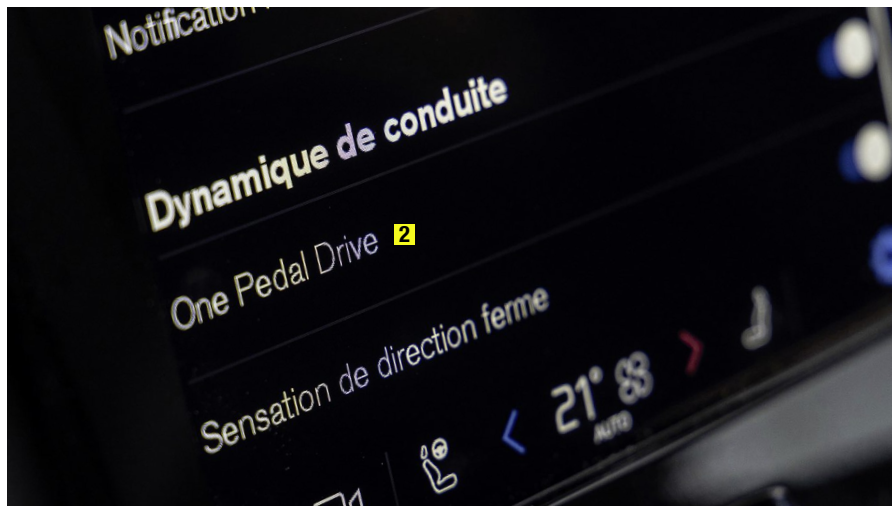
A la différence d'un modèle 100 % thermique, une voiture électrique ou hybride peut créer de l'énergie en utilisant son

moteur comme un générateur : c'est la récupération d'énergie, qui freine le véhicule en rechargeant la batterie. Le niveau de récupération (et donc l'intensité du frein moteur) est généralement réglable, soit par le sélecteur de boîte, soit par des palettes. Il peut atteindre une décélération de 0,2 g, équivalente à un enfoncement de 20 % de la pédale de frein.

Dès lors, certains modèles proposent un mode "une pédale" : en relâchant complètement l'accélérateur, on déclenche la récupération maximale, et ce jusqu'à l'arrêt complet du véhicule. Le circuit de freinage classique (disques et plaquettes) est sollicité, de façon automatique, en complément de la récupération, au moins sur les derniers mètres avant l'arrêt.

A l'usage

La conduite à une pédale procure un agrément remarquable en circulation urbaine, notamment dans un trafic dense. A noter, ce mode déclenche l'allumage des feux stop en phase de décélération, celle-ci étant supérieure à 1,3 m/s², même sans intervention sur la pédale de frein. Il permet, en outre, de préserver disques et plaquettes.



VOLVO



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par Soufyane Benhammouda

Promenades automnales : protégez votre habitacle

Saison idéale pour les virées en forêt, l'automne est aussi propice au retour des salissures dans l'habitacle. Voici nos conseils pour garder propre votre auto.

Avec des températures plus douces, l'automne invite aux sorties en forêt. Mais l'humidité est aussi très présente dans les sous-bois à cette période de l'année. Conséquences, la

boue et les feuilles mortes collent aux chaussures et finissent à l'intérieur de votre véhicule. Pour éviter de longues séances de nettoyage, des accessoires sont indispensables. Voici notre sélection.



SHUTTERSTOCK

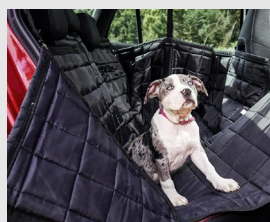
HOUSES DE PROTECTION : CAPITONNEZ L'HABITACLE



■ Si vous devez prendre la route avec des habits trempés, couvrez les sièges avec des housses imperméables (20 € la paire). Cela évite de salir les assises et les protège de l'humidité, tenace à bord d'une voiture. Pensez aussi à habiller le dos des sièges avant, surtout si vous voyagez avec des enfants en bas âge. Des protections imperméables à fixer sur les appuie-tête éviteront à leurs chaussures de frotter contre le dossier. Préférez des modèles haut de gamme étanches en polyester (16 € la paire), plus facilement lavables que des produits premier prix.



■ La moquette du coffre absorbe aussi l'humidité, qui sera difficile à chasser. Pensez donc à placer un sur-tapis en tissu lavable ou en caoutchouc sur le plancher. Nous vous conseillons d'opter pour une housse avec rabat, utile pour s'asseoir sur le seuil du coffre sans se salir. La majorité des produits vendus dispose de poches de rangement supplémentaires, ainsi que d'un revêtement imperméable et lessivable facilement. Comptez 35 € pour une housse complète universelle de la marque Alheim.



■ La housse de coffre est aussi utile pour le transport d'animaux. En revanche, si vos compagnons voyagent dans l'habitacle, prévoyez une couverture intégrale de la banquette arrière. Privilégiez des housses avec plusieurs rabats, qui peuvent aussi protéger le dossier des sièges avant et les contre-portes arrière (30 € pour un produit Taygeer).

TAPIS DE SOL : POUR TOUS LES USAGES



■ La moquette d'origine, solidaire du plancher, est fastidieuse à nettoyer. Des tapis en tissu amovibles sont très généralement installés pour éviter l'humidité, les salissures ou les détériorations. Si ce n'est pas le cas, ou si vous voulez préserver le tapis d'origine, munissez-vous de modèles de

seconde monte. Privilégiez toutefois des références constructeur ou compatibles avec votre auto. Ils sont esthétiques et tiennent mieux en place. Les modèles universels pourraient bouger davantage, voire se glisser sous les pédales. Prudence !



■ Les tapis en velours, plus séduisants, retiennent efficacement l'humidité et les saletés présentes sous les chaussures. L'entretien est aussi facile : un coup de brosse et un passage à l'aspirateur suffisent à retirer la poussière. Et un jet haute pression en station de lavage vient à bout des taches récalcitrantes. Mais il faudra les faire totalement sécher hors de la voiture, si possible au soleil, pour ne pas laisser l'humidité et les mauvaises odeurs s'installer à bord.

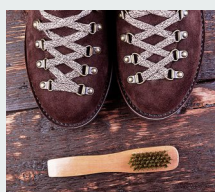


■ Les tapis en caoutchouc sont moins élégants, mais plus robustes. Et leur surface rainurée accroche les saletés. Des modèles sophistiqués présentent des reliefs encore plus profonds pour éviter aux semelles de tremper dans l'eau. Une matière à privilégier si vous revenez avec de la boue sous les chaussures et très adaptés à l'arrière, sous les pieds des enfants. On peut facilement les secouer dehors et un passage au jet haute pression suffit à les remettre à neuf.

DES ACCESSOIRES UTILES



■ Disposez en permanence dans le coffre de sacs réutilisables et imperméables. Ils seront précieux pour y ranger vos affaires mouillées ou sales, ainsi que le matériel qui a servi lors de vos sorties en forêt. Cela évitera de salir le tapis de coffre et vous épargnera un nettoyage supplémentaire.



■ Munissez-vous également d'une brosse qui permettra de chasser la boue ou la poussière retenue sous la semelle des passagers. Le coup de balayette est aussi efficace pour enlever les feuilles mortes, notamment sous les pieds du conducteur : glissantes, elles peuvent être dangereuses si elles sont coincées entre les chaussures et les pédales !



LE MARCHÉ ÉVOLUE À GRANDE VITESSE

Comment bien négocier

Après la flambée des prix post-Covid, le marché de l'occasion retrouve peu à peu de la modération. Mais de nombreux vendeurs, qu'ils soient professionnels ou particuliers, continuent à afficher des tarifs délirants. En parallèle, les clients se sont mis à boudier des modèles qu'ils s'arrachaient jusqu'alors. Pour réaliser une bonne affaire, il est donc plus important que jamais de maîtriser les règles du jeu.

Par Pierre Audemar



Sachez profiter du contexte

Si les stocks des professionnels restent à des niveaux plutôt bas, ils se composent pour beaucoup de modèles peu demandés par les acheteurs. Naturellement, c'est vers ceux-ci qu'il faut se tourner pour obtenir les meilleurs rabais. Mais méfiez-vous des idées reçues : les mal-aimés d'aujourd'hui ne sont pas toujours ceux d'hier, et c'est souvent sur les véhicules "nouvelles énergies" que l'on peut réaliser ses plus beaux coups.

Les très récentes victimes des remises sur le neuf

La guerre des prix a repris sur le marché du neuf et il n'est pas rare d'obtenir un rabais à deux chiffres sans même négocier. Cette baisse doit logiquement se répercuter sur les tarifs des occasions de moins d'un an. Par rapport aux taux de remise indiqués dans nos pages "Le prix des voitures neuves", tablez sur 12 % de réduction supplémentaires au moins sur un véhicule de 9 mois/10 000 km maximum (par exemple, si la remise sur le neuf est de 10 %, exigez au moins 22 % sur une occasion récente). Sur une auto ayant entre 9 et 12 mois et 10 000 à 15 000 km, ce rabais supplémentaire doit au moins grimper à 20 %.

Occasions de 2 à 4 ans, un cœur de marché en difficulté

Cette tranche d'âge concerne environ une transaction sur six et est principalement alimentée par les voitures en fin de contrat de LOA ou LLD. On trouve donc le plus souvent des exemplaires affichant peu de kilomètres (moins de 60 000 km au compteur dans la très grande majorité des cas), presque toujours parfaitement entretenus (la plupart des contrats de location incluant la maintenance) mais aussi assez chers. En effet, les autos qui arrivent actuellement

sur le marché ont été mises en circulation au moment où les cotes atteignaient des sommets en seconde main. Les valeurs de rachat (montant auquel le concessionnaire vendeur s'engage à reprendre le véhicule au constructeur ou à sa filiale de financement en fin de contrat) ont donc été calculées en fonction de ces estimations élevées, aujourd'hui largement au-dessus de la réalité du marché. Méfiez-vous des prix affichés par les vendeurs, et n'hésitez pas à les négocier s'ils vous semblent haut perchés. Dans certains cas, il est possible d'obtenir un rabais supérieur à 10 %.

Les électrifiées boudées

Hybride ? Hybride rechargeable ? 100 % électrique ? Face aux promesses faites par ces nouvelles motorisations, les automobilistes français semblent rester perplexes, comme nous l'ont confirmé les professionnels que nous avons contactés dans le cadre de cette enquête. Pour les acheteurs, trois questions semblent ne pas trouver de réponse claire : quelle est la motorisation la mieux adaptée à mon usage, quelle est celle qui me permettra de circuler sans restriction dans les années à venir et qu'en est-il de sa fiabilité ? Et un client hésitant, c'est un client qui reporte son achat... ou qui se retourne finalement vers un choix qui lui semble plus sûr. A l'heure où explose le

nombre d'électriques et hybrides de tout genre, dont les contrats de LOA ou LLD arrivent à terme, les vendeurs sont prêts à tout, ou presque, pour les écouler. En pratique, sachez tout de même que la discussion sera facilitée et le résultat plus probant sur les électriques et les hybrides rechargeables que sur les hybrides simples.

Tesla, les reines déchuées

Le temps où une Model 3 ou un Model Y âgé de moins de 18 mois trouvait preneur à un prix proche du neuf est désormais révolu. La politique tarifaire de la marque, alternant hausses et baisses de prix brutales, a eu des effets ravageurs sur les valeurs des exemplaires déjà en circulation. De plus, le nombre de Tesla disponibles à la vente sur le marché de l'occasion est, en proportion du parc roulant, très élevé. Ce qui accentue la concurrence entre vendeurs et donc les



S. ROBIEN ADOBE STOCK



Pierre
Audemar



Pierre-Louis
Champeaux



Guillaume
Jean



ADOBE STOCK

possibilités de négociation. En cause, les mésaventures d'un nombre croissant de propriétaires avec le SAV (pièces indisponibles avant plusieurs mois, prises en charge en garantie difficilement accordées...).

Les fins de série, un grand classique

En général assez linéaire, la décote d'une auto s'accroît brutalement lorsque celle-ci est remplacée ou restylée. Par la même occasion, elle se retrouve souvent bien moins demandée par les acheteurs. Tâchez d'anticiper l'achat de l'une de ces autos bientôt passées de mode, sans omettre de faire comprendre au vendeur qu'il a tout intérêt à saisir votre offre aujourd'hui plutôt que d'en espérer une hypothétiquement plus intéressante dans quelques semaines voire plusieurs mois. Sachez que, parmi les modèles habituellement surcotés que l'on négocie le plus facilement, on compte à ce jour nombre de premium, tels que les Audi A4 et A5 Sportback, BMW X3...

Et le diesel?

Longtemps dans le viseur des autorités, notamment au travers des "ex-futures" règles des ZFE qui envisageaient de les interdire de circulation, les voitures diesels ont retrouvé le rôle qui a longtemps été le leur : celui de la valeur refuge. Ainsi, environ une transaction sur deux en occasion les concerne. Mais les exemplaires les plus récents des dCi, HDI et autres TDI se font rares (leurs ventes en neuf se sont écroulées depuis une décennie), ce qui implique que les vendeurs se montrent peu ouverts à la discussion sur leur prix de vente.

A. SAUNIER



Acheter une voiture d'occasion

Préparez votre visite

Afin de rendre votre négociation la plus fructueuse possible, il est indispensable de fourbir vos armes avant de rencontrer le vendeur. Quelques informations ciblées vous permettront d'atteindre votre but.

Observez le marché en amont

Repérez les annonces qui concernent des modèles semblables à celui que vous convoitez et vendus dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres autour de chez vous (vous pouvez augmenter cette distance si vous visez un véhicule rare). Mais choisissez ceux qui sont affichés à des tarifs moins élevés ! Vous pourrez alors présenter ces annonces au vendeur en lui signifiant que vous n'hésitez pas à faire un peu de route pour obtenir une meilleure offre.

Visez les plus "collantes"

Plusieurs semaines en amont, commencez par "pointer" les voitures disponibles à la vente, de façon à repérer celles qui n'auront pas trouvé preneur durant ce laps de temps. Il est en effet toujours plus facile de négocier le prix de ces autos que celui de celles qui viennent tout juste d'être mises sur le marché. Certains sites indiquent les prix

ayant fait l'objet d'une baisse : cela fournit un bon indice du degré d'impatience du vendeur.

Préférez les mal-aimées

Couleurs originales et/ou dotation incomplète (vendre une compacte sans GPS ou un haut de gamme sans sellerie cuir est très compliqué) constituent de bons arguments pour discuter âprement le prix de vente. A l'opposé, une variante très répandue (un SUV de milieu de gamme gris argent, par exemple) sera également facile à négocier, car vous pourrez mettre plusieurs vendeurs en concurrence.

Ne craignez pas les gros kilométrages

Contrairement à une idée reçue, à âge égal, une voiture ayant beaucoup roulé (plus de 20 000 km annuellement) est souvent moins usée que sa réplique affichant un faible kilométrage. En effet, il est très probable que la première ait majoritairement effectué de longs trajets, moins éprouvants pour la mécanique

SHUTTERSTOCK



(moteur fonctionnant plus souvent à bonne température...). Si, comme la majorité des Français, vous parcourez moins de 15 000 km par an, ces "grosses rouleuses" ne doivent pas vous effrayer. D'autant qu'il sera plus aisé de faire baisser leur prix, la plupart des acheteurs fuyant ce type d'auto. Seule condition préalable, bien sûr : que le véhicule ait été parfaitement entretenu.

Face au vendeur

Le moment est venu d'exposer vos arguments, sans agressivité, mais avec assurance, afin de faire de votre négociation un succès. C'est également l'occasion d'actionner les ultimes leviers qui peuvent jouer en votre faveur.

Soyez tatillon

Faites un état des lieux très détaillé de la voiture, à l'extérieur comme à l'intérieur. Chaque défaut d'apparence (rayure, bosse...) que vous repérez est une occasion de grappiller quelques dizaines d'euros. Le meilleur moyen de tous les détecter est d'observer la voiture à la lumière du jour plutôt que dans un local, même bien éclairé.

Décortiquez les factures

Même si la transaction a lieu avec un professionnel, rappelons que l'on ne doit jamais acheter une occasion sans détenir la preuve que la maintenance a été effectuée selon les préconisations de la marque. C'est une condition *sine qua non* pour pouvoir prétendre à une prise en charge en cas de panne précoce. Précisons que si la voiture est âgée (8 ans ou plus), il ne sera plus possible en pratique de mettre en avant la garantie légale contre les vices cachés. Vous pouvez passer outre, à condition d'obtenir une baisse du prix. Profitez de ce temps pour chiffrer les prochaines factures, en observant en détail l'état des principales pièces d'usure (freins,

A. SAUNIER



pneus...) en vue de déterminer s'il vous faudra rapidement les faire remplacer. Faites de même en détaillant le plan d'entretien. Si l'échéance prévue pour changer la courroie de distribution ou effectuer une révision majeure est proche, exigez que ces interventions soient réalisées avant la transaction, ou que le prix baisse en conséquence.

Histovec et SOH, les nouveaux incontournables

Il est possible de consulter gratuitement l'historique d'un véhicule en allant sur le site Histovec.interieur.gouv.fr. Il recense le nombre de possesseurs antérieurs de l'auto, ainsi que les éventuels accidents graves qu'elle a subis. Attention, seul le propriétaire actuel peut effectuer cette démarche. A vous de lui faire comprendre que pour conclure la vente, il est

indispensable qu'il vous apporte cette pièce. En outre, les données que vous y trouverez pourront vous aider à négocier le tarif. Quant au SOH (State of Health, "l'état de santé" en français), c'est un document indiquant l'état de la batterie de traction des voitures électriques et hybrides. Si celle de votre éventuelle future monture approche les 70 % de capacité, seuil au-dessous duquel elle n'est plus jugée apte à l'usage automobile, négociez son remplacement préalable ou tournez les talons (cela vous coûterait plusieurs milliers d'euros...).

Faites miroiter une prime au vendeur

Pour chaque dossier de financement et/ou contrat de services (extension de garantie, entretien...) vendu, un professionnel reçoit une commission complémentaire à celle perçue sur la vente. Ainsi, si vous lui permettez d'augmenter son gain global, il se montrera beaucoup plus ouvert à la discussion. Concernant les crédits, rien ne vous empêche, par ailleurs, de les solder une fois la première mensualité versée. Le coût pour vous sera alors quasi nul.

Un cadeau plutôt qu'une remise ?

Dans certains cas, on proposera de vous offrir la carte grise, une révision ou encore un accessoire plutôt qu'une baisse brute du prix. Ne vous braquez pas et considérez objectivement cette offre. Car son montant peut parfois se révéler plus élevé que celui d'un rabais.

Toyota Yaris

Bernard Longefay ne veut plus vraiment entendre parler de la fiabilité et de la qualité du service chez Toyota. En effet, le refus du constructeur de prendre en charge le double problème de sa Yaris le laisse sans voix.



E. SOUDAN / ALPACA / ANDIA

1 540 € pour changer deux projecteurs à 52 000 km !

Si la réputation de fiabilité des voitures Toyota a largement guidé son choix pour l'achat de son véhicule actuel, Bernard Longefay, de Belleville-en-Beaujolais (69), est aussi parfaitement conscient que prendre le plus grand soin de sa monture est indispensable pour se mettre à l'abri des pépins. C'est pourquoi, ce propriétaire d'une Yaris 100h de 2018 ne fait appel qu'au réseau de la marque pour l'entretien de sa citadine. Il respecte donc scrupuleusement les échéances temporelles et kilo-

métriques indiquées par Toyota. Aussi, en mai dernier, il est surpris de constater que plusieurs des leds des feux de jour du phare gauche ne fonctionnent plus. Interrogé, le concessionnaire se veut rassurant et indique à Bernard qu'il règlera cela, lors de la révision prévue quelques semaines plus tard.

La loi des séries

Malheureusement, entretemps, le projecteur droit est touché par le même mal. Bernard est intrigué au regard des 52 000 km affi-

chés au compteur. Mais, une fois de plus, le chef d'atelier indique qu'il fait le nécessaire auprès de Toyota France pour que ce fidèle client n'ait rien à déboursier. Un vœu pieux puisque, après quelques jours, Bernard reçoit un appel qui l'informe que la marque ne paiera pas un centime de cette double réparation. Finalement, notre lecteur décroche tout de même un geste de - 9 %, qu'il estime presque insultant, lui laissant 1 540 € à sa charge.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Il faut reconnaître que Toyota a rarement les honneurs de cette rubrique. Toutefois, le nombre croissant de dossiers traitant de problèmes de feux de jour sur les Yaris 3 que nous recevons démontre que même le n° 1 nippon n'est pas à l'abri des soucis. Pour ne pas écorner sa réputation, la marque serait toutefois bien inspirée de régler ses dossiers avec justesse. Ainsi, dans le cas de Bernard, dont la Yaris a peu roulé mais est âgée de plus de 6 ans, un rabais de 80 % doit être appliqué.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Citroën Grand C4 Spacetourer

Vitrage à nu

Sans signes avant-coureurs, le store du toit vitré de notre Grand C4 Spacetourer 1.2 PureTech 130 de 2019 (51 400 km) s'est décroché. Il doit être remplacé. Cette intervention, facturée 1 207 €, est payée à 25 % par Citroën. Est-ce suffisant ?
Philippe Galopin, 63370 Lempdes

NOTRE CONSEIL Rappelons que, pour tout véhicule ayant moins de 5 ans, comme le vôtre, il ne doit pas être appliqué de taux de vétusté. Par ailleurs, un tel défaut (cette pièce est censée durer 300 000 km) doit être assumé à 100 % par le constructeur tant que l'auto n'a pas atteint le seuil des 100 000 km.

Renault Captur

Habitacle surchauffé

Je possède un Captur 1.3 TCe 150 de 2018 qui a 86 800 km et dont l'air conditionné fonctionne de manière aléatoire. Mon garage Renault m'indique que le compresseur doit être changé (997 €). Le constructeur est-il dans l'obligation de payer cette intervention ?
Noëlle Mazellier, 07400 Le Teil

NOTRE CONSEIL Comme le précise le barème de nos experts, un compresseur de clim' a une durée de vie de 200 000 km et son remplacement est totalement à la charge de la marque jusqu'à 40 000 km. Ainsi, en tenant compte des 86 800 km de votre Captur et de ses 6 ans, vous pouvez exiger une participation du constructeur de 50 %.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

Peugeot a payé 81 % de l'assise de siège

Dans notre n° 1840, Jérémie Nolin, de Dourdan (91), pestait contre Peugeot. Ce propriétaire d'une 208 1.2 PureTech 100 de 2019 (81 200 km) avait remarqué l'apparition de craquelures sur la partie en cuir synthétique du siège conducteur. Alors que son concessionnaire lui réclamait 519 € pour la remplacer, le constructeur refusait obstinément de payer la facture. Jusqu'à ce que Jérémie reçoive notre soutien et que Peugeot, sous la pression, prenne à sa charge 420 €, soit 81 % du montant du devis initial. Un bel effort.



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...

Opel Zafira diesel (2005-2014) à moins de 6 000 €

L'Opel Zafira B se distingue par la présence de série de sept places : un atout rare sur le segment, surtout à ce prix. Mais s'il s'adresse aux budgets serrés, un tri s'impose pour éviter de coûteuses pannes !

Pour se démarquer sur le marché des monospaces compacts, l'Opel Zafira a fait le choix de proposer sept places de série. Bien sûr, il sera difficile d'envisager des longs trajets dans cette configuration : les deux strapontins, escamotables en un clin d'œil dans le plancher, sont à réserver aux plus petits, et le coffre n'offre plus que 162 dm³. Mais cela peut être un plus pour le quotidien. Pour ne rien gâcher, sa modularité lui permet aussi de se transformer en utilitaire. La banquette centrale rabattable

(40/60) et coulissante fait varier le volume du coffre à l'envi, alors que la mise en tablette du siège passager avant permet d'emporter de longs objets. A l'avant, la présentation austère accuse le poids des années, mais les matériaux sont de bonne qualité et la fabrication, rigoureuse. Il faudra néanmoins viser les finitions hautes (Magnetic, Design, Cosmo Pack) pour égayer l'ensemble, alors que le toit vitré de type aviation apportera à bord de la lumière et des rangements supplémentaires. Cependant, tantôt livré de série

en finition Magnetic, tantôt en option, il n'équipe pas tous les modèles. Même chose pour la climatisation, qui n'a été comprise sur la finition Enjoy d'entrée de gamme (reconnaissable aux barres de toit noires) qu'à partir du restylage de 2008. Indispensable sur ce type d'auto.

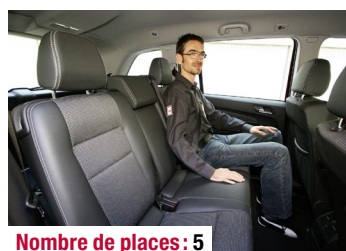
Une fiabilité perfectible

C'est aussi à ce moment que le Zafira de seconde génération a pu faire table rase de son début de carrière compliqué avec le 1.9 CDTI. Ce bloc a en effet multiplié les ennuis : alternateur, injecteurs, turbo, volant moteur, vanne EGR... tout y passe ! L'achat d'un modèle équipé de ce moteur à rampe commune d'origine Fiat doit se faire avec une extrême prudence. Les pépins, qui se ré-

pètent, peuvent rapidement peser lourd sur le budget. Les choses se sont considérablement améliorées en 2008 avec l'arrivée du 1.7 CDTI. Décliné en 110 ou 125 ch, ce bloc a suscité beaucoup moins de plaintes. Seuls points de vigilance : le filtre à particules, surtout, et la vanne EGR, c'est plus rare, qui s'encrassent naturellement en cas de petits trajets urbains quotidiens. Une bonne image parfois surestimée par des professionnels qui peuvent afficher à 6 000 € des exemplaires avec plus de 200 000 km. Les tarifs sont heureusement plus raisonnables du côté des particuliers. Enfin, si ce moteur est un peu bruyant, il est suffisamment volontaire, même véhicule chargé. Et il fait preuve de sobriété.

Par Soufyane Benhammouda

Sobre, à la limite de l'austère, l'habitacle profite toutefois d'un assemblage sérieux. Les matériaux sont de bonne facture mais peuvent avoir souffert d'un usage familial.



Nombre de places : 5



Volume : 548 dm³

Le Zafira regorge d'aspects pratiques, surtout avec les rangements du toit "aviation" (option). Les places du 3^e rang (7 places) sont à réserver aux plus petits, mais les sièges se plient aisément sur le plancher pour agrandir le coffre.

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Courante sur le marché, la finition de base Enjoy oublie la climatisation. Préférez les finitions Elegance ou Cosmo pour les véhicules d'avant 2008. Ensuite, la gamme a nettement évolué. Toujours chiche, l'Enjoy a été éclipsée par l'Edition dotée de la clim' auto., des vitres arrière électriques, etc. Ces deux finitions ont fusionné pour devenir la 111 dès 2010. Les Cosmo, majoritaires jusqu'en 2008, et les Magnetic, ensuite, offrent tout le confort nécessaire.

LA DOTATION DE SÉRIE

Enjoy: • 7 places • ABS + ESP • Airbags (6) • Barres de toit noires • Clim' manuelle (dès 2008) • Fermeture centralisée • Radio-CD • Régulateur de vitesse • Rétroviseurs dégivrants • Vitres avant électriques • Volant réglable.

Elegance/Edition (dès 2008): • Accoudoir central • Clim' auto. • Mise en tablette du siège passager • Ordinateur de bord • Tablettes aviation • Vitres arrière électriques.

Cosmo: • Phares et essuie-glaces auto. • Toit vitré (2005).

Cosmo Pack (dès 2006): • Jantes 17" • Vitres arrière surteintées.

Magnetic (dès 2008): • Radars de recul • Radio-CD MP3 • Rétroviseurs électr. • Toit vitré (dès 2010) • Volant cuir.



Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.9 CDTI - 100 ch	1.7 CDTI - 110 ch	1.9 CDTI - 120 ch	1.7 CDTI FAP - 125 ch	1.9 CDTI - 150 ch
Vitesse maxi	169 km/h	179 km/h	181 km/h	180 km/h	192 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	35s9	34s4	34s4	34s3	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e/6^e	11s4/13s6/17s6	9s6/12s6/17s6	9s9/12s4/16s6	9s3/12s6/17s4	7s4/9s7/13s8
Consommation moyenne	7,3 l/100 km	7,4 l/100 km	6,9 l/100 km	7,2 l/100 km	7,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,2/6,7/8 l/100 km	7/7/8,1 l/100 km	6,4/6,3/7,9 l/100 km	6,8/6,6/8 l/100 km	6,5/6,9/8,5 l/100 km
Poids	1 589 kg	1 660 kg	1 655 kg	1 615 kg	1 670 kg
Freinage 130 à 0 km/h	71 m	68 m	70 m	68 m	70 m
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 910 cm ³	1 689 cm ³	1 910 cm ³	1 689 cm ³	1 910 cm ³
Puissance maxi	100 ch à 3 500 tr/mn	110 ch à 3 800 tr/mn	120 ch à 3 500 tr/mn	125 ch à 4 000 tr/mn	150 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1 700 tr/mn	260 Nm à 2 300 tr/mn	280 Nm à 2 000 tr/mn	280 Nm à 2 300 tr/mn	315 Nm à 2 000 tr/mn
CO₂/Pastille Crit'Air	159 g/km/3	134 g/km/3*	167 g/km/3	134 g/km/3*	159 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Un budget de 6000 € permet de mettre la main sur tous les moteurs diesels, du 1.9 CDTI (d'origine Fiat) de 100 ch jusqu'à sa déclinaison de 150 ch. Sans oublier les 1.7 CDTI, fournis par Isuzu, lancés au restylage de 2008.

1.9 CDTI 100: la puissance n'est pas élevée sur le papier, mais les 100 ch sont volontaires sur la route, à condition que le véhicule ne soit pas chargé à bloc. On le trouve dès 3500 € avec moins de 200 000 km. Mais attention aux autos ayant surtout roulé en ville.

1.7 CDTI 110: à peine plus performant, et pas plus sobre, le 1.7 CDTI se distingue surtout par sa bonne fiabilité. Il réclame au moins 500 € de plus que le précédent. Vu un modèle de 2011 avec 170 000 km sous les 6000 €.

1.9 CDTI 120: courant, ce bloc est le plus sobre de la sélection. Mais gare à la fiabilité ! Les modèles de 2006 s'affichent à 6000 € avec près de 160 000 km. La rare boîte auto. n'entraîne pas de surcoût. Toutefois, si elle facilite la conduite, elle plombe les performances et le budget carburant.

1.7 CDTI 125: lancé en 2008, ce bloc évite la plupart des pépins mécaniques. Seul le filtre à particules mérite de l'attention. Une bonne image parfois surestimée, mais on trouve des modèles d'après 2010 avec 180 000 km dans le budget.

1.9 CDTI 150: attirant avec son couple très important à bas régime, ce moteur a connu beaucoup trop de pannes jusqu'à sa mise à la retraite en 2010. Un achat risqué malgré les prix bas : vu un Cosmo de 2008 avec 180 000 km à 5000 €.

Côté fiabilité

A surveiller

Alternateur. Sur tous les moteurs, il peut rendre l'âme prématurément (800 €) en raison d'un manque de puissance. Vérifiez les voyants et la tension de la batterie.

Embrayage/volant moteur. Sur le 150 ch principalement, mais aussi sur les autres 1.9 CDTI, des claquements ou vibrations du volant moteur détériorent aussi l'embrayage. Un point faible qui peut faire grimper la note à près de 2000 €.

Filtre à particules. Sur tous les 1.9 CDTI, un peu plus rarement sur le 1.7 de 125 ch, le Fap se colmate en cas de petits parcours (1 500 € s'il faut le changer).

Turbo. Sur tous les 1.9 CDTI, la pièce peut casser prématurément. Des sifflements ou un manque de puissance donnent l'alerte.

Vanne EGR. Sur tous les 1.9 CDTI, des hoquets à l'accélération ou un manque de puissance trahissent son encrassement (350 €). A vérifier lors d'un essai routier.

* Pastille Crit'Air 2 à partir d'octobre 2009.

Nous vous conseillons

Un Zafira 1.7 CDTI 125 Magnetic (après 2010)

Souple et sobre, ce moteur est aussi le plus fiable de la sélection. Une

valeur sûre qu'il convient d'associer à la finition Magnetic qui ne manque de rien pour faire voyager une famille. Vu un modèle de 2013 avec 190 000 km à 5500 €.



A. WIERDEMANN / OPEL

PV RADAR OU PAR
VIDÉO-VERBALISATION

Est-on obligé de dénoncer l'auteur de l'infraction ?



En matière de contestation d'un PV radar, on entend tout et son contraire. D'un côté, les avocats nous serinent que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est pas tenu de désigner le conducteur responsable de l'infraction. De l'autre, les autorités nous exhortent à le faire. Qui croire ? *Auto Plus* vous éclaire sur le sujet.

Bien que l'on tente régulièrement de vous faire croire le contraire, sachez qu'aucune loi ne vous oblige à donner l'identité de l'auteur de l'infraction "flashé" ou "vidéo-verbalisé" au volant de votre voiture. Du moins si vous êtes un particulier, car pour un chef d'entreprise dont le véhicule contrôlé est au nom de sa société, autrement dit au nom d'une personne morale, la règle est différente (voir encadré). D'où parfois une certaine confusion dans les esprits, confusion d'ailleurs allègrement entretenue par les forces de l'ordre et les magistrats eux-mêmes. Cela posé, à moins de vouloir en faire une affaire de principe, ne contestez le PV qu'en toute connaissance de cause. Car selon les cas de figure, vous allez voir que l'intérêt peut s'avérer malgré tout parfois assez limité...

Ce que dit la loi

Les types d'infractions

Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable de l'amende – et potentiellement du retrait de point(s) – pour les infractions relevables à distance, dont celles issues d'un radar automa-

tique ou constatées à l'aide d'une caméra (article L.121-3 du code de la route). Et leur liste ne cesse de s'allonger : excès de vitesse, feu ou stop grillé, conduite avec le téléphone en main, avec des oreillettes ou un casque audio, non-port de la ceinture, refus de priorité (aux piétons compris), non-respect des distances de sécurité, etc. (article R.121-6). Il est également responsable pécuniairement des infractions liées : au stationnement, à l'abandon d'ordures et autres déchets (article L.121-2).

Comment y échapper ?

La seule façon d'échapper à ses responsabilités (amende et perte de point) est d'établir soit l'existence d'un cas de force majeure (vol, destruction du véhicule...), soit de désigner l'auteur véritable de l'infraction, ou encore de prouver que l'on n'était pas le conducteur (dépôt de plainte pour plaques usurpées, certificat de cession, etc.).

Un seul point est en jeu...

Vous ne voulez pas dénoncer, c'est votre droit !

Vous venez de recevoir un PV de 68 ou 135 € pour un "petit" excès de vitesse ? Et là, cas de

Pour les employeurs, les règles ne sont pas du tout les mêmes

Depuis le 1^{er} janvier 2017, lorsque l'infraction constatée par un radar ou une caméra a été commise avec un véhicule de société, dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale, le représentant légal a l'obligation de désigner le conducteur⁽¹⁾.

■ **A défaut, il risque un PV de non-désignation de 675 €,** minoré à 450 € (si paiement sous 15 jours maxi) et majoré à 1 875 € au-delà de 45 jours, en sus du PV initial de l'infraction, dont il reste dès lors personnellement responsable pécuniairement, à moins d'invoquer un cas de force majeure telle la destruction du véhicule, par exemple.

■ **Attention, il reste possible de contester** le PV d'infraction. Auquel cas, l'employeur est dispensé de l'obligation de "dénoncer". Il devra néanmoins consigner 68 ou 135 € selon l'infraction pour que sa requête soit prise en considération (et sous peine de rejet).

■ **Il est également possible de réclamer de voir la photo radar** au préalable⁽²⁾. Cette démarche gratuite n'interrompt toutefois pas le délai de contestation qui est de 45 jours, rappelons-le.

■ **Notez que si le patron paye lui-même le PV initial** (excès de vitesse, feu rouge...) sans désigner l'auteur de l'infraction ou sans s'auto-désigner s'il était le conducteur en remplissant la requête en exonération, il recevra l'avis de non-désignation.

conscience ! Vous aviez prêté votre voiture à un ami ? Vous étiez au volant mais pestez contre cette sanction disproportionnée ? Vous êtes, par principe, opposé à la dénonciation ? Comme nous l'avons vu précédemment, vous n'avez aucune obligation légale de désigner quiconque. C'est votre droit le plus strict comme l'a encore rappelé la cour de cassation le 21 novembre 2023 dans son arrêt n° 23-82.560.

➤ **Le jeu en vaut-il la chandelle ?** Ici, l'enjeu est faible et la procédure de contestation... risquée, puisque vous serez probable-

ment condamné à payer plus (notamment si vous niez être l'auteur de l'infraction sans en apporter la preuve). En pratique, souvent 150, 200 ou 250 € réclamés par ordonnance pénale (jugement sans comparution). En revanche, aucun point ne peut vous être retiré.

➤ **L'alternative : endosser la faute** C'est rageant, mais c'est finalement la solution la plus économique. Si en tant que titulaire de la carte grise, vous réglez l'amende dans un délai de 15 jours suivant la date de l'avis, vous bénéficiez en effet d'une minoration la ramenant à



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



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

45 ou 90 € selon l'infraction⁽³⁾. A charge éventuellement de vous faire rembourser par le conducteur "flashé". Cependant si l'infraction entraîne un retrait de point(s), le paiement du PV valant reconnaissance de l'infraction, c'est votre permis qui sera débité.

Votre solde est bas et/ou plusieurs points sont en jeu

➤ **Vous voulez contester le PV**
Mêmes circonstances potentielles que le paragraphe précédent, mais ici l'enjeu est de taille. Or, si le principe même de dénoncer vous rebute ou que vous ne pouvez vraiment pas désigner l'auteur de l'infraction (la photo radar préalablement réclamée⁽²⁾ ne permet pas de l'identifier), il paraît raisonnable de contester le PV. Vous disposez de 45 jours après la date de l'avis pour effectuer cette démarche (90 jours pour une amende forfaitaire majorée). Soit vous adressez la requête en exonération (ou la réclamation s'il s'agit d'une AFM) à l'officier du ministère public (OMP) de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (Antai) par courrier recommandé avec accusé réception, soit via Antai.gouv.fr, son site officiel. C'est gratuit et bien plus rapide.

➤ **Ce que vous pouvez espérer**
Selon que vous aurez ou pas apporté la preuve que vous n'étiez pas au volant au moment précis de l'infraction et selon l'appréciation du juge, le PV sera

classé sans suite ou vous serez condamné à régler l'amende, qui, comme nous l'avons déjà vu, risque d'être supérieure à la forfaitaire ou à la majorée.

➤ Les alternatives:

Contester le PV en étant épaulé par un avocat, quitte à aller au tribunal.

S'adresser à un pro en ligne. Le site EasyRad.org, conçu par M^e Sébastien Dufour, avocat en droit routier, est une solution entièrement automatisée et parfaitement légale qui permet de sauver ses points pour 59 €. Soit bien moins qu'un recours à un avocat qui vous coûtera de 500 à 1 200 € minimum selon votre lieu de résidence. Notez qu'il est impératif de régler la consignation en parallèle. Si les plus chanceux voient leur dossier classé sans suite, il n'est pas exclu que d'autres soient condamnés à régler plus (mais sans perte de point).

Ne confondez pas paiement et consignation

Attention, comme pour toute contestation de PV issu d'un contrôle automatisé, vous devez consigner sous peine de voir votre requête rejetée. La consignation est équivalente au montant de l'amende forfaitaire, soit 68 ou 135 € selon l'infraction. 180 ou 375 € s'il s'agit d'une amende forfaitaire majorée (AFM). De quoi en freiner plus d'un, même si cette somme est remboursable quand le PV est classé sans suite.

Par P. Gétin et M^e Frank Samson

1. Articles L.121-6 et L.130-9 du code de la route. 2. Sur Contacts-demarches.interieur.gouv.fr/saisine-par-voie-electronique/demande-de-cliche-de-contrôle-automatisé 3. Sous 30 jours si le paiement s'effectue en ligne sur Amendes.gouv.fr, sur l'application mobile Amendes.gouv.fr, par téléphone 0806 20 30 40, ou par timbre dématérialisé



Rien n'oblige un particulier à dénoncer sa moitié, son ami(e)... auteur (rice) de l'infraction avec son auto. Mais il risque de payer plus cher l'amende en contestant.

VOS QUESTIONS

Loi Doubler un tracteur

"Est-ce vraiment toléré de dépasser un tracteur sur une voie à double sens sur une ligne continue ?"

Laurence H., 43100 Brioude

M^e Frank Samson. Pas vraiment. Certains s'y risquent pour éviter de perdre du temps et cela se comprend parfois. Mais outre le fait que la manœuvre peut être dangereuse, en cas d'agent dans les parages, le conducteur trop pressé encourt 135 € d'amende et la perte de 3 points*. C'est interdit ! Ce n'est autorisé que pour doubler un cycliste (depuis 2015), un engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) type trottinette électrique et les cyclomobiles légers type vélos et draisennes électriques depuis janvier 2022. Et à condition d'être prudent. Attention, le chevauchement seul de la ligne est permis, pas le franchissement ! Ces exceptions n'incluent pas les véhicules roulant à faible allure tels un tracteur, un bus et un camion poubelle.

* Articles R.412-19 et R.414-4 du code de la route.



Senior Signe distinctif

"Est-ce vrai que les conducteurs de 70 ans et plus vont devoir coller sur leur voiture un macaron 'S' ?"

Roger O., 17300 Rochefort-en-Mer

Pascale Gétin. Cette rumeur refait régulièrement surface. Mais comme le rappelle la Sécurité routière*, il n'est pas question qu'un conducteur senior soit obligé d'apposer sur sa voiture un autocollant "S". Certes, un tel macaron existe, mais nos aînés sont libres de l'arborer. Cela posé, avec le temps, les aptitudes peuvent, selon les individus, s'altérer (audition, vue...), et les réflexes diminuer. Consulter un médecin régulièrement pour vérifier son état de santé reste gage de prudence, comme adopter de nouvelles habitudes ou adapter son auto s'il y a lieu. Et pour se tenir au fait des nouvelles réglementations, rien de mieux qu'une remise à niveau gratuite, lors d'un atelier organisé par sa commune ou son assurance !

* Securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-medias/info-intox puis "code de la route".



Expertise Remorquage par un camping-car

"Mon permis B de 1974 me permet de conduire mon camping-car poids lourd. Mais ai-je le droit de tracter une remorque avec ma voiture dessus ?"

Gérard B., par e-mail

Antoine Jacquot. Un arrêté du 15 juillet 2009 permet de conduire un camping-car dont le PTAC* excède 3,5 tonnes sans limitation de tonnage avec un simple permis voiture, obtenu avant le 20 janvier 1975. Or, avec les mastodontes en circulation qui peuvent désormais atteindre les 12 tonnes et près de 10 mètres de long, on peut s'interroger sur la pertinence d'une telle dérogation. Conduire un véhicule de fort tonnage exige en effet une formation approfondie, tant sur la conduite que sur les règles de sécurité. Heureusement, le remorquage n'entre pas dans ce cadre. Ainsi, un permis B vous limite à une remorque de 750 kg de PTAC maxi. Si vous devez tracter votre auto, ce qui constituera un ensemble remorqué de plus de 750 kg, vous devez passer le permis C1E (poids lourd avec remorque), voire CE (semi-remorque) si le PTAC de votre CC dépasse les 7.5 tonnes.

* Poids total autorisé en charge.



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



LES COURSES LES PLUS DINGUES DE L'HISTOIRE

Certaines compétitions auto ont clairement été conçues dans l'objectif de pousser les hommes et les machines dans leurs ultimes retranchements... Que l'aventure commence!

Cette semaine **Le Dakar**

Le premier Paris-Alger-Dakar débute fin 1978. En peu de temps, son fondateur, Thierry Sabine, va en faire l'un des monuments du sport automobile mondial. A travers l'Afrique, entre épopées glorieuses et effroyables drames, il a écrit sa légende. En 2009, le rallye émigre en Amérique du Sud et, actuellement, il se dispute en Arabie saoudite.

En 1975, Thierry Sabine a 26 ans. Il vient de créer "l'Enduro du Touquet", la course de motos la plus démente du monde, disputée aujourd'hui encore sur les plages de la cité balnéaire. Pilote de rallye, classé deux fois aux 24 Heures du Mans, ce touche-à-tout s'inscrit, en décembre 1976, au raid Abidjan-Nice sur sa Yamaha XT 500. Mais après s'être perdu dans le Niger, seul, à court d'essence, sans vivres et sans eau, Sabine erre durant trois jours. Miraculeusement repéré par le petit avion de l'organisation, il est récupéré par un camion spécialement affrété. A Sabine, qu'il trouve à moitié lyophilisé, son sauveteur dit : "Considère que tout ce que tu vas vivre maintenant, c'est du rab!".

Transcendé par cet épisode, Sabine décide de créer son propre rallye africain. Seul, sans plan défini, il part à Alger en Toyota et élabore sa course à l'instinct. Son périple le mène jusqu'à Dakar, au Sénégal. De retour à Paris, ce communicant hors pair convainc quelques sponsors et plusieurs médias de soutenir son projet. C'est ainsi que le 26 décembre 1978, 80 voitures, 90 motos et 12 camions s'élancent de la place du Trocadéro

pour le 1^{er} Paris-Alger-Dakar. Après avoir traversé six pays et parcouru 10 000 km, 74 concurrents atteignent Dakar. Le premier d'entre eux est le motard Cyril Neveu. Très vite, le rallye va accueillir de plus en plus de participants et prendre le nom de "Paris-Dakar", puis "Le Dakar".

Une épreuve mythique

L'organisation se professionnalise, la course captive les médias. Constructeurs, pilotes de notoriété et stars du showbiz s'y pressent. Mais si le Dakar est, depuis près de cinquante ans, le témoin de centaines d'aventures captivantes, il est aussi le rallye le plus meurtrier de l'Histoire. Plus de 70 personnes y ont perdu la vie! Malgré ce lourd tribut, la course n'a jamais été interdite.

Les hommes qui l'ont marquée sont trop nombreux pour être tous cités ici. Evoquons donc les plus célèbres. Tout d'abord, le recordman de l'épreuve, le Français Stéphane Peterhansel qui, de 1991 à 2021, la remporta six fois à moto et huit fois en auto. Puis l'Allemande Jutta Kleinschmidt, seule femme à avoir gagné le Dakar, en 2001. Et comment ne pas mentionner les frères Marreau,

légendes du rallye, qui s'engagèrent en 1979 et 1980 avec leur Renault 4L Sinpar! Ils gagneront le raid en 1982, mais au volant d'une Renault 20 Turbo. Quant aux événements qui ont jalonné l'histoire du Dakar, il y en a tellement que, là encore, nous ne pourrions pas tous les rapporter. Certains sont néanmoins restés dans les annales.

La mort brutale du créateur

Le premier est l'accident d'hélicoptère survenu dans une tempête de sable, en 1986, au Mali. Cinq personnes vont décéder, dont Thierry Sabine lui-même, 36 ans, et son ami Daniel Balavoine, 33 ans. Les deux hommes venaient de lancer l'opération "Paris-Dakar, Paris du cœur", consistant à installer des pompes à eau dans des villages africains. L'impensable s'est produit, le paddock est sonné. Mais ce séisme ne tuera pas le rallye, car le père de Thierry, Gilbert Sabine, en reprend les rênes jusqu'en 1993. Puis le Dakar est vendu à Amaury Sport Organisation (ASO), propriétaire du journal *L'Equipe*, qui depuis gère l'épreuve.

Quatre ans plus tôt, en 1982, le rallye accueillait un hôte de prestige, Mark Thatcher, fils de la Première ministre britannique. Après s'être trompé de route, son équipage, piloté par Anny-Charlotte Verney, est immobilisé suite à un léger accident. Des concurrents qui les repèrent assez rapidement leur promettent de signaler leur position. Ils tiennent parole, mais en informant l'organisateur, ils confondent

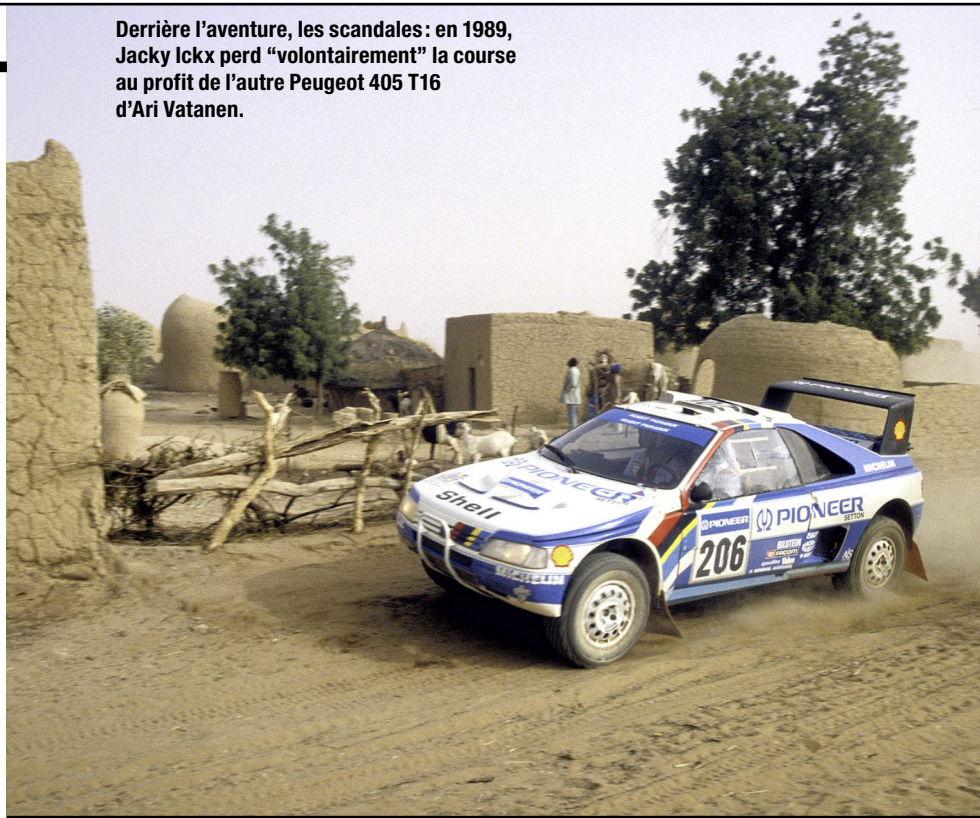


l'est et l'ouest... La Dame de fer remue alors ciel et terre. De Ronald Reagan à François Mitterrand, en passant par Indira Gandhi, plusieurs chefs d'Etat lui apportent leur soutien. Six jours ont filé lorsque le fiston et l'équipage sont retrouvés.

Le courage d'Hubert Auriol

Un autre épisode va marquer les esprits. En 1987, le motard Hubert Auriol chute lors de l'avant-dernière étape du rallye, se brisant les deux chevilles. Surmontant une souffrance extrême, il remonte sur sa BMW et parcourt les 20 km qui le séparent de

Derrière l'aventure, les scandales : en 1989, Jacky Ickx perd "volontairement" la course au profit de l'autre Peugeot 405 T16 d'Ari Vatanen.



1 La place du Trocadéro, à Paris, accueille les concurrents du premier Paris-Alger-Dakar. Ces derniers s'élanceront pour un périple de 10 000 km à travers l'Afrique. **2** Thierry Sabine, le très charismatique créateur et organisateur du rallye, trouvera la mort en 1986 dans un accident d'hélicoptère, au Mali.

3 C'est une des images marquantes de l'histoire du Dakar. En 1987, après une terrible chute, le motard Hubert Auriol rallie le paddock avec deux chevilles brisées. **4** Avec 14 victoires – motos et voitures confondues –, Stéphane Peterhansel (à gauche) est le roi incontesté de l'épreuve. L'empereur du WRC, Sébastien Loeb (à droite), lui, n'a pas encore gagné à l'issue de neuf tentatives. Mais ça viendra...

l'arrivée. Il franchit la ligne en hurlant de douleur, et est soigné par l'équipe médicale puis réconforté par son adversaire direct (et ami) Cyril Neveu. Puis, au milieu d'un torrent de sanglots, il annonce mettre un terme à sa carrière de motard. Cinq ans plus tard, il remportera l'épreuve... en voiture.

Enfin l'équipe Peugeot, réputée imbattable à la fin des années 1980 mais qui fut à l'origine de deux scandales. Le premier, en 1988, quand la 405 T16 d'Ari Vatanen, soupçonnée de non-conformité moteur, est "volée" une nuit dans le paddock. Sans que rien ne soit jamais prouvé, beaucoup y ont vu un stratagème : pour éviter une honteuse disqualification, Peugeot aurait volontairement fait disparaître sa voiture.

Le second scandale suscita un torrent de critiques. En 1989, les deux 405 T16 d'Ari Vatanen et de Jacky Ickx sont largement en tête de la course. Mais les pilotes, compétiteurs dans l'âme, continuent de cravacher comme des meurt-de-faim, courant le risque de partir à la faute. Jean Todt, le patron de Peugeot Sport, les traite alors de "sales gosses" et, soucieux de ramener les deux voitures à Dakar, annonce que le vainqueur sera désigné par tirage au sort. Il attrape une pièce de 10 francs et tire à pile ou face. Vatanen est l'heureux élu. Déçu, Ickx n'en respectera pas moins la consigne, mais après être parti en boulet de canon, il devance de plusieurs minutes le Finlandais à l'approche de Dakar. Grand seigneur, il s'arrête ostensiblement à quelques hectomètres de l'arrivée et attend

que Vatanen le double. Celui-ci l'emporte donc, mais pour tout le monde, c'est bien le Belge le vainqueur moral.

Dans un tout autre registre, comment oublier l'analyse stratosphérique de Johnny Hallyday, copilote par René Metge ? En 2002, à l'arrivée d'une spéciale où leur Nissan X-Trail avait été retardé par une panne, il confie à un journaliste : "Tu te rends compte que si on n'avait pas perdu une heure et quart, on serait là depuis une heure et quart." Grandiose !

Les menaces terroristes

En 2000, beaucoup moins drôle, les islamistes s'en mêlent. Quatre étapes sont annulées au Niger, et un pont aérien est mis en place pour détourner concurrents et logistique vers la Libye. Mais des menaces plus sérieuses encore sont détectées fin 2007 par les services français, entraînant l'annulation de l'édition 2008 – un fait unique dans l'histoire du rallye. Soucieux de la sécurité des équipes, ASO décide de quitter l'Afrique et, dès 2009, de délocaliser le Dakar en... Amérique du Sud. Il s'y déroulera pendant onze ans. Puis, en 2020, c'est l'Arabie saoudite qui accueillera la course, théoriquement jusqu'en 2025. La dernière édition, celle de 2024, a été remportée par Carlos Sainz, le père, cinq fois vainqueur de l'épreuve ! Est-ce que lors de la prochaine, en 2025, Sébastien Loeb parviendra à conjurer le mauvais sort qui l'accable depuis près de dix ans sur cette course ? Allez, on croise les doigts !



Moteur: V8 tout aluminium,
1 carburateur quadruple corps
Cylindrée: 6750 cm³
Puissance: env. 220 ch à 4500 tr/mn
Vitesse maxi: 190 km/h
Production: 5665 exemplaires (1967-1995)
Cote actuelle: autour de 63 000 €

Superbe et majestueuse, la Corniche était de loin la découvrable la plus grande à son époque. Et la plus chère, aussi. Il faut dire que son raffinement allié à sa fabrication encore artisanale ne concouraient pas à faire baisser son prix...



IL Y A 57 ANS, ROLLS-ROYCE SORT LE CABRIOLET CORNICHE

Quelle noblesse, quelle allure !

Vous pensez que Rolls-Royce rime avec richesse et distinction ? Avec ce merveilleux découvrable qui a été construit durant 28 ans, vous êtes totalement dans le vrai ! Un monument délectable.

Vous pouvez vous laisser impressionner par ses 5,20 m de long et sa stature haute peu habituelle pour un modèle découvrable. Cette Corniche, c'est l'interprétation coupé et cabriolet de la berline Silver Shadow, qui marqua en 1965 un pas géant vers la modernisation des aristocratiques Rolls. Sous le capot, un fabuleux V8 dont la marque tenait la cavalerie secrète, s'obstinant à dire que sa puissance était "suffisante". Et une structure qui, pour la première fois chez le constructeur, abandonnait le châssis séparé pour – enfin – une architecture monocoque nettement plus rigide. Le tout porté par une suspension hydropneumatique dont le brevet Citroën est rappelé sur une plaque, dans le compartiment moteur. Ajoutez une qualité de construction hors pair et un intérieur où le moindre centimètre carré est traité avec un souci de luxe sans compromis et vous



A l'arrière, les ailes légèrement proéminentes et surtout les tout petits feux datent irrémédiablement le modèle. Appréciez au passage les plus de 550 dm³ du coffre, malgré la présence de la grosse roue de secours.

obtenez le summum du nectar de ce que le raffinement automobile pouvait proposer dans les années 1960.

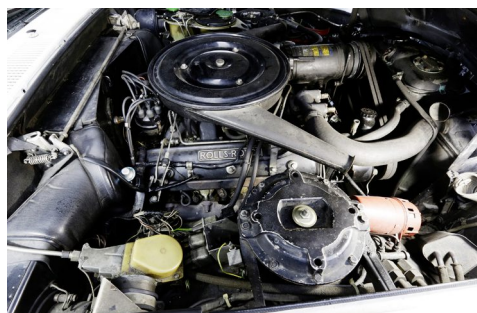
Silence et volupté

Cet exemplaire de 1983 relève de la deuxième série. A l'époque, ses courbes désuètes et son pare-brise de faibles dimensions commencent à avouer un petit côté rétro. Mais le charme, lui, est intact. Vous vous sentez forcément petit à côté de ce monument de 1,82 m de haut aux parures de bois et de chrome. Laissez votre regard s'attarder suavement sur la magnifique calandre aux 22 barrettes brillantes, avant de le porter sur l'inté-

rieur somptueusement tendu du plus délicat cuir crème et aux ornements en bois du plus bel effet. La direction des Série 2 adopte une crémaillère nettement plus précise que le système à circulation de billes précédent. Et la belle vous offre désormais un régulateur de vitesse ainsi que, extrêmement rare en son temps, une climatisation à régulation automatique. Les rétroviseurs extérieurs profitent même d'une commande électrique. Sur la route, cette vénérable quatre places à la stature altière, pourtant d'une puissance généreuse et d'un couple magnifique, avoue un caractère paisible. Ses plus de 2,3 tonnes – poids pachydermique pour les années



Le bois est largement majoritaire sur la planche de bord. Dessin sobre et magnifique, l'ensemble est d'une facture parfaite. Le volant à branches métalliques d'époque n'est pas celui d'origine, entièrement noir et austère.



Sous le très haut et très long capot, la respectable mécanique occupe un volume important. Puissant parce que de cylindrée impressionnante, il n'affiche aucun caractère sportif mais entraîne avec brio les 2360 kg de la bête.



PHOTOS: C. MARTIN

Une fois la capote noire déployée, ce digne cabriolet ressemble à l'autre carrosserie des Corniche: le coupé qui, lui, pouvait recevoir un toit noir en vinyle.

1967, cette année-là



La France légalise la contraception; grâce au député Lucien Neuwirth. Mais il faudra attendre cinq ans pour que cette loi devienne effective. Un ex-pilote anglais présente la voiture du futur: l'Unipower Quasar.

Cubique, transparente, portes coulissantes façon baie vitrée. Imaginée par un designer vietnamien et mue par un moteur de Mini. Quinze exemplaires vendus!

1980 – créent une forte inertie: il sera peu question d'accélération échevelées et de reprises fulgurantes. Mais la poussée est forte, les rapports de la boîte auto. passent avec une douceur immaculée et le suprême silence de l'ensemble impressionne encore aujourd'hui. Ne passez pas trop vite dans les virages: le cuir est glissant et les sièges dépourvus de tout maintien latéral. Malgré son extrême noblesse et sa relative rareté, cette belle auto dont beaucoup d'exemplaires ont été conservés n'atteint pas des sommets absolus en cotation. Le plus douloureux financièrement ne sera pas forcément l'achat, mais le budget carburant et les éventuelles réparations. ■



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:** Peugeot prépare la relève du 2008... qui se dévoile déjà dans nos pages.
- **Comparatif:** Renault 5, Mini Cooper E, Fiat 500e, elles sont craquantes mais une seule peut gagner.
- **Occasion:** image bousculée, problème de fiabilité, faut-il encore acheter une Citroën de seconde main?

En kiosque le vendredi 8 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)
Convoysage: Sylvain Cambier (2600), Stéphanie Cambier, Cédric Collin, Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts
Chef de rubrique: Pascale Gétin (5534)

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

Magazine coachs
Chef de rubrique: Jérôme Fombelle (2613)

Sport
Laurent Dupin

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

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

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

Illustrateurs
Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse
Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro
En rédaction: Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumur, François Stagnaro
En SR: Sophie Pertus, Karol Alhaire, Raphaëlle Malaurant
En photo: Caroline Hasard

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 Haitaïan
Editeur: Tommaso Albinati

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

Abonnements et diffusion

Marketing direct
Directrice: Catherine Grimaud
Chef de groupe: Davina Champaigne
Chef de produit: Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion: Philippe Merrien
Responsable des ventes: Mélanie Caillé

Publicité commerciale
Directrice générale: Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)
Directeur commercial pôle automobile: Amaury d'Alès
Directrice commerciale adjointe pôle automobile: Anne Buré-Emmel (2921)
Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic: Véronique Alex (5056)

Marchés directs
Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545)

Fabrication
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: novembre 2024
Tarif d'abonnement légal: 124,80 €

Affichage environnemental
Origine du papier: Belgique
Taux de fibres recyclées: 100 %
Certification: PEFC
Impact sur l'eau: Ptot 0,015 kg/tonne



Président: REWORLD MEDIA SA



Président Axel Springer France: Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

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

Mail: formulaire sur www.serviceabomag.fr

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

Guide d'achat Le prix des voitures neuves

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

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

Le barème 2024

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

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

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

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Julia (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29 500	0	nc
1.2 Ibrida 136 Premium	34 500	0	nc
Electrica 156	38 500	-4 000	0
Electrica 156 Premium	43 500	-4 000	0
Electrica 156 Veloce	46 900	-4 000	0
Stelvio			
1.5 T Hybrid 130 Sprint	41 200	+540	4
1.5 T Hybrid 160 Sprint	43 200	+240	4
1.5 T Hybrid 160 Veloce	46 700	+818	4
PHEV 190 Sprint	50 000	0	4
PHEV 280 Sprint Q4	53 300	0	4
280 Veloce Q4	58 000	0	4
1.6 T Diesel 130 Sprint	41 700	+1 829	4
Giulia			
2.0 T 280 Sprint Q4	57 800	+1 573	5
2.2 Diesel 160 Sprint	50 300	+310	5
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55 300	+1 172	5
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	60 900	+1 901	8
Stelvio			
2.0 T 280 Sprint Q4	63 300	+4 399	2
2.2 Diesel 160 Sprint	55 800	+2 429	2
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 800	+5 476	2
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+5 476	0

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38 700	-4 000	0
180 GT Premium	41 900	-4 000	0
220 GT Performance	41 700	-4 000	0
220 GTs	44 700	-4 000	0
220 Première Edition	46 200	-4 000	0
A110			
A110	65 000	+2 276	1
A110 GT	70 000	+2 918	0
A110 S	77 500	+3 552	0
A110 R Turin	106 000	nc	nc
A110 R	112 000	+3 119	0
ASTON MARTIN			
Vantage V8	153 277	+60 000	nc
Vantage F1 Edition	179 788	+60 000	nc
Vantage V12	302 017	+60 000	nc
Vantage Roadster	162 222	+60 000	nc
DB12	228 981	+60 000	nc
DBS Superleggera	903 529	+60 000	nc
DBX 707	246 555	+60 000	nc
Valkyrie	2 700 000	+60 000	nc
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 230	+210	nc
30 TFSI Design	28 240	+230	nc
30 TFSI S line	30 940	+170	6

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BMW			
3 Series			
35 TFSI S line S tronic	34 670	+330	6
35 TFSI S line Plus S tronic	36 570	+330	nc
40 TFSI S line Plus S tronic	38 430	+2 049	nc
A1 Allstreet			
30 TFSI	29 840	+330	nc
35 TFSI S tronic	33 570	+540	nc
3 Series			
30 TFSI Design	34 490	+360	3
35 TFSI Design	36 500	+400	3
35 TFSI S line	38 900	+740	nc
S02	58 150	+40 468	8
30 TDI Design	36 390	+210	3
35 TDI S line S tronic	43 540	+898	nc
35 TDI S line Plus S tronic	46 290	+898	nc
A3 Sportback (nouvelle)			
30 TFSI Design	34 600	+260	0
30 TFSI S line	39 550	+260	3
30 TFSI Hybride S line	41 730	+150	3
35 TFSI S line	40 850	+260	3
35 TFSI Hybride S line	43 930	+125	3
S3	69 000	+51 912	0
RS 3	75 800	+60 000	nc
35 TDI Design	40 800	+260	0
35 TDI S-Line	45 550	+260	3
A3 Allstreet (nouvelle)			
35 TFSI Design	37 900	+330	0
35 TFSI S line	42 250	+330	0
35 TFSI Hybride Avus	44 430	+190	0
35 TDI Design	42 800	+330	0
A3 Berlin (nouvelle)			
30 TFSI Design	35 105	+190	2
30 TFSI S line	40 115	+190	2
30 TFSI Hybride S line	42 295	+75	2
35 TFSI S line	41 415	+210	2
35 TFSI Hybride S line	43 485	+75	2
S3	69 505	+22 335	0
RS 3	77 000	+60 000	nc
35 TDI Design	41 165	+230	2
35 TDI S-Line	46 115	+230	2
Q3			
35 TFSI Design	40 800	+1172	10
35 TDI Design	45 790	+1 360	10
40 TDI S line Quattro S tronic	55 550	+7104	3
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43 390	+1 386	5
35 TDI Design	48 290	+950	5
40 TDI S line Quattro S tronic	58 050	+7415	4
Q4 e-Tron			
45 S-Line Quattro	46 990	-4 000	nc
55 S-Line Quattro	65 750	0	4
Q4 Sportback e-Tron			
45	46 990	-4 000	nc
55 S-Line Quattro	72 450	0	4

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
A5 (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	45500	+3749	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	54670	+3749	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	59570	+3749	0%	E
S5	77550	+14895	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 Design	53800	+2120	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	62770	+2120	0%	D
A5 Avant (nouvelle)				
2.0 TFSI 150 Design	47000	+4394	0%	E
2.0 TFSI 150 S-Line	56170	+4394	0%	E
2.0 TFSI 204 S-Line	61070	+4576	0%	E
S5	81250	+18303	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+3930	0%	D
2.0 TDI Hybride 204 S-Line	64270	+3930	0%	D
A5 (nouveau)				
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+5329	0%	E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65050	+5329	0%	E
SQ5	98980	+36863	0%	E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+9168	0%	D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+9168	0%	D
Q6 e-tron (nouveau)				
251 Design	72170	0	0%	E
251 S line	76270	0	5%	E
Performance S line	81500	0	5%	E
Quattro S line	87550	0	5%	E
SQ6	99870	0	0%	E
A6				
45 TFSI S-Line	68380	+6018	8%	E
50 TFSI e S-Line	76540	0	6%	E
55 TFSI e Competition	79750	0	10%	E
35 TDI S line	62150	+2098	8%	D
40 TDI S line	65930	+2098	8%	D
40 TDI Design	66430	+2698	nc	D
45 TDI Design Quattro	74180	+9626	nc	D
45 TDI Avus Quattro	84880	+9626	7%	D
50 TDI Avus Quattro	86590	+12270	7%	D
S6	93320	+39185	7%	D
A6 Avant				
45 TFSI S-Line	70980	+9809	10%	E
RS 6 Performance	151050	+60000	0%	E
55 TFSI e S line	79140	0	6%	E
55 TFSI e Competition	82350	0	3%	E
35 TDI S line	64750	+3126	10%	D
40 TDI S line	68530	+3126	10%	D
40 TDI Design	69030	+3479	nc	D
45 TDI Design Quattro	76780	+12856	nc	D
45 TDI Avus Quattro	87480	+14681	7%	D
50 TDI Avus Quattro	90950	+17814	7%	D
S6	95920	+35955	7%	D
A6 Allroad				
40 TDI Design	76780	+6418	nc	D
45 TDI Design	83550	+21736	nc	D
45 TDI Avus	83650	+21281	7%	D
50 TDI Avus	87320	+22792	7%	D
55 TDI Avus	102750	+48093	7%	D
A7 Sportback				
45 TFSI S line	78820	+6293	7%	E
RS Performance	157590	+60000	7%	E
55 TFSI e S line	87690	0	7%	E
55 TFSI e Competition	93520	0	8%	E
40 TDI S line	76780	+2648	7%	D
45 TDI S line	80490	+20336	7%	D
50 TDI Design Quattro	92400	+20336	nc	D
S7	127000	+48093	7%	D
A6 e-tron Sportback (nouvelle)				
Performance Design	77170	0	nc	E
Performance S line	84080	0	nc	E
S6	105020	0	nc	E
A6 e-tron Avant (nouvelle)				
Performance Design	76870	0	nc	E
Performance S line	85580	0	nc	E
S6	106520	0	nc	E
e-Tron GT (nouvelle)				
S	126250	0	0%	E
S	136250	0	0%	E
RS	162400	0	0%	E
RS Performance	175350	0	0%	E
Q7 (nouveau)				
SQ7	133130	+60000	0%	E
55 TFSI e S-Line	97170	0	6%	E
55 TFSI e Avus	110320	0	6%	E
60 TFSI e Competition	106480	0	7%	E
50 TDI S-Line	91150	+60000	0%	D
Q8 (nouveau)				
SQ8	137720	+60000	6%	E
RS Performance	191550	+60000	6%	E
55 TFSI e S-Line	106980	0	5%	E
55 TFSI e Avus	116080	0	5%	E
60 TFSI e Competition	115280	0	4%	E
Q8 e-Tron				
50 S-Line	90100	0	12%	E
55 S-Line	98800	0	12%	E
55 Avus	107300	0	5%	E
S	111100	0	8%	E
Q8 e-Tron Sportback				
50 S line	91700	0	5%	E
55 S line	101400	0	5%	E
55 Avus	109900	0	0%	E
S	113700	0	15%	E
A8				
S8	170987	+60000	8%	E
60 TFSI e Advanced	136740	0	17%	E
50 TDI Advanced	118185	+53865	8%	E
BENTLEY				
				
Flying Spur V8	212773	+60000	nc	E
Flying Spur Speed	260975	+60000	nc	E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+60000	nc	E
Flying Spur Hybrid	210128	0	nc	E
Continental GT V8	228802	+60000	nc	E
Continental GT S	253850	+60000	nc	E
Continental GT Speed	282454	+60000	nc	E
Continental GT Mulliner W12	320168	+60000	nc	E
Continental GTC	249681	+60000	nc	E
Continental GTC S	279673	+60000	nc	E
Continental GTC Speed	310689	+60000	nc	E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+60000	nc	E
Bentayga V8	260538	+60000	0%	E
Bentayga S V8	236780	+60000	nc	E
Bentayga Hybrid	260538	0	nc	E
BMW				
				
Série 1 (nouvelle)				
120	36900	+125	0%	E
120 M Sport Design	40200	+1263	0%	E
115i xDrive	57200	+12063	0%	E
120d	41600	0	0%	D
120d M Sport Design	42800	0	0%	D
1				
sDrive18i	43850	+1276	2%	E
sDrive18i xLine	46050	+1276	0%	E
sDrive20i xLine	48050	+400	0%	E
sDrive20i M Sport	49300	+400	8%	E
M33i xDrive	62900	+14424	0%	E
xDrive25e	55900	0	1%	E
xDrive25e xLine	58300	0	1%	E
sDrive30i xLine	61300	0	1%	E
Onix30i M Sport	62550	0	1%	E
sDrive18d	46350	+330	2%	D
sDrive18d xLine	48750	+330	0%	D
sDrive20d xLine	50850	0	0%	D
sDrive20d M Sport	52100	0	8%	D

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
1.0 Eco-G 100 Expression	17250	0	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Extreme	18250	0	4%	GPL
1.0 Tce 110 Extreme	18250	+190	4%	E
1.0 Tce 110 Extreme+	18950	+190	3%	E
Jogger				
1.0 Tce 110 Essential	18900	+330	0%	E
1.0 Tce 110 Expression	20200	+330	0%	E
Hybrid 140 Expression	25200	0	1%	FHEV
Hybrid 140 Extrême	28500	0	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême	21500	+75	1%	FHEV
1.0 Eco-G 100 Extrême+	22000	+75	4%	GPL
Duster (nouveau)				
1.0 Eco-G 100 Essential	16900	+230	0%	GPL
1.0 Eco-G 100 Expression	20600	+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

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+60000	0%	E
Dart Horse	71300	+60000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	83900	+60000	0%	E
Mustang Mach-E				
280 Standard Range	52990	0	6%	Elec
264 Extended Range Premium	60990	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
Tourneon 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)				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar (nouvelle)				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V				
eHEV Executive	34340	+150	18%	FHEV
e:NY1 (nouveau)				
Advantix	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	0	7%	FHEV
Type R	57220	+33495	7%	E
Type R S	65800	+32365	7%	E
ZR-V (nouveau)				
eHEV Sport	45950	+370	4%	FHEV
CR-V (nouveau)				
eHEV Executive	54980	+2785	nc	FHEV
PHEV Advance Tech	63150	0	2%	FHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
HYUNDAI				
I10				
1.0 Eco Intuitive	17850	nc	10%	E
1.0 Eco Intuitive BVR	18750	nc	10%	E
1.0 Eco Creative BVR	19800	nc	9%	E
1.2 79 N Line	19850	nc	15%	E
1.0 T-GDI 90 N Line	20700	nc	15%	E
I20				
1.2 79 Initia	19500	nc	nc	E
1.2 79 Intuitive	20800	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	22100	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 Creative	23800	nc	6%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDI 100 Initia	22300	0	5%	E
1.0 T-GDI 100 Intuitive	24100	0	5%	E
Kona				
1.0 T-GDI 100 Intuitive	27800	nc	nc	E
1.0 T-GDI 100 Creative	29850	nc	nc	E
1.6 T-GDI 138 Creative DCT-7	32800	nc	nc	E
1.6 T-GDI 138 Executive DCT-7	35800	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	38900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38900	+260	nc	FHEV
Hybrid 215 Executive HTRac	48900	+1901	nc	FHEV
Plug-In 253 Creative	47000	0	nc	FHEV
Plug-In 265 Executive	53000	0	nc	FHEV
Ioniq 6 (nouveau)				
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%	FHEV
Plug-In 265 Creative HTRac	62500	0	0%	FHEV
Stargia (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63900	0	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	0	3%	FHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+10995	0%	Elec
D200 SE R-Dynamic	61900	nc	0%	Elec
F-Pace				
SVR	115100	+60000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	88700	0	7%	FHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+11446	4%	D
D200 MHEV SE R-Dynamic	83900	+51629	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	93100	0	nc	Elec
Jeep				
Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	24500	+260	2%	E
1.2 Turbo T3 100 + Hybrid Longitude	28500	0	nc	FHEV
1.2 Turbo T3 100 + Hybrid Altitude	28500	0	3%	FHEV
Electric 156 Longitude	38000	+4000	1%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32190	+210	12%	FHEV
4xe 240 Overland	43500	0	11%	FHEV
4xe 240 Trailhawk	45500	0	11%	FHEV
4xe 190 Altitude	38900	+170	5%	E
4xe 240 Overland	48950	0	8%	FHEV
4xe 240 Summit	51450	0	8%	FHEV
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	61700	0	2%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	90500	0	2%	FHEV
KIA				
Picanto (nouvelle)				
1.0 Eco 63 Active	15990	0	nc	E
1.0 DPi 63 Active	17900	0	5%	E
1.2 DPi 79 Active	17900	0	5%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18400	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	+650	7%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	30850	+450	8%	E
Ceed SW				
1.0 T-GDI 100 Motion	27150	+360	12%	E
1.5 T-GDI 140 Active	29450	+650	10%	E
1.5 T-GDI 140 GT-Line	31850	+650	7%	E
Hybride Rechargeable Premium	44740	0	8%	FHEV
ProCeed				
1.5 T-GDI 140 GT Line	32950	+540	8%	E

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
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 %	FHEV
Niro				
Hybride Motion	33790	0	6 %	FHEV
Hybride Rechargeable Motion	40640	0	4 %	FHEV
Hybride Rechargeable Active	41640	0	4 %	FHEV
EV Active	46990	0	9 %	Elec
EV Premium	48290	0	9 %	Elec
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				

MG (suite)				Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie					Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie					Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie					Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie																
204 Comfort ⁽¹⁾				33900	0	8%	Elec	électrique 136 Allure				36100	+4000	0%	Elec	1.0 Tce 90 Techno				27600	+360	17%	E	1.5 TSI PHEV 204 Selection				50790	0	8%	PHEV	2.0 TDI 150 Life DSG				41100	+260	13%	D								
204 Luxury ⁽¹⁾				35900	0	14%	Elec	électrique 156 Allure				37400	+4000	0%	Elec	1.3 Mild Hybrid 160 Evolution				27200	+400	19%	E	1.5 TSI PHEV 204 Sportline				54780	0	8%	PHEV	2.0 TDI 150 VW Edition DSG				40910	+260	11%	D								
245 Luxury ⁽¹⁾				38900	0	14%	Elec	électrique 156 GT				39300	+4000	0%	Elec	1.3 Mild Hybrid 160 Techno				29800	+400	17%	E	2.0 TDI 150 Selection				46810	+2228	6%	D	T-Roc Cabriolet				41220	+898	14%	E								
2500 ⁽¹⁾				40400	0	7%	Elec	2008								1.3 Mild Hybrid 160 Esprit Alpine				32100	+400	4%	E	2.0 TDI 193 Selection 4x4				52610	+7233	7%	D	1.5 TSI Evo2 150 Style DSG				46280	+1504	14%	E								
MG5								1.2 Turbo 100 Style				26700	+260	nc	E	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution				28900	0	6%	PHEV	2.0 TDI 193 Sportline 4x4				56910	+7233	7%	D	1.5 TSI Evo2 150 R-Line DSG				50900	+1504	9%	E								
Autonomie Standard Comfort ⁽¹⁾				32900	0	8%	Elec	1.2 Turbo 100 Allure				26500	+260	14%	E	E-Tech Full Hybrid 145 Techno				31000	0	6%	PHEV	Superb (nouveau)							Gold R (nouveau)																
Autonomie Etendus Comfort ⁽¹⁾				36900	0	8%	Elec	1.2 Hybrid 136 Style				30900	0	6%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine				33900	0	6%	PHEV	1.5 TSI 150 Hybrid Selection				48120	+280	10%	E	1.5 TSI Evo2 116				29900	+150	8%	E								
Autonomie Etendus Luxury ⁽¹⁾				37400	0	14%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure				32700	0	6%	PHEV	1.0 Eco-G 100 Evolution				25300	+740	19%	GPL	2.0 TDI 150 Selection				48120	+280	10%	E	1.5 TSI Evo2 116 Life Plus				32200	+150	8%	E								
ZS (nouveau)								1.2 Hybrid 136 GT				34400	0	6%	PHEV	1.0 Eco-G 100 Techno				27900	+740	17%	GPL	Superb Combi (nouveau)							1.5 eTSI Hybrid 116 Life Plus				34930	+50	8%	E									
Hybrid+ 197				22800	0	nc	PHEV	Électrique 136 Style				39250	+4000	6%	Elec	Megane E-Teach							1.5 TSI PHEV 204 Selection				45720	+150	1%	E	1.5 eTSI Hybrid 116 Life Plus				34930	+50	8%	E									
Hybrid+ 197 Comfort				24900	0	nc	PHEV	Électrique 136 Allure				41200	+4000	6%	Elec	130 Autonomie urbaine Equilibre				34000	-4000	1%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection				52200	0	7%	PHEV	1.5 eTSI Hybrid 116 W Edition				34700	+50	9%	E								
EHS								Électrique 156 Style				40250	+4000	6%	Elec	130 Autonomie confort Evolution				38000	-4000	2%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Laurin & Klement				61080	0	7%	PHEV	1.5 eTSI Hybrid 150 Life				41470	+150	8%	E								
Comfort				35400	0	8%	PHEV	Électrique 156 Allure				42200	+4000	6%	Elec	220 Autonomie confort Techno				40000	-4000	2%	Elec	2.0 TDI 150 Selection				49220	+330	1%	D	1.5 eTSI Hybrid 150 Edition 50				30770	+150	8%	E								
Marvel R								Électrique 156 GT				43900	+4000	6%	Elec	220 Autonomie confort Techno				42000	-4000	2%	Elec	2.0 TDI 193 Selection 4x4				52220	+330	1%	D	GTI Clubsport				53210	+14818	4%	E								
180 Comfort ⁽¹⁾				44400	0	6%	Elec	1.2 Hybrid 136 Style				31950	0	10%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Techno				34000	0	nc	PHEV	Pro ⁽¹⁾							eHybrid 204 Edition 50				47300	0	8%	PHEV	R				55480	+30024	4%	E	
288 Performance 4WD ⁽¹⁾				60900	0	7%	Elec	1.2 Hybrid 136 Allure				33900	0	10%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine				36400	0	3%	PHEV	Brabus							2020 TDI 400				48000	0	8%	PHEV	eHybrid 204 Edition 50				47300	0	8%	PHEV	
MINI								1.2 Hybrid 136 GT				36400	0	10%	PHEV	170 Autonomie confort Evolution				39900	+4000	2%	Elec	#1 (nouvelle)							GTE				53530	0	3%	PHEV	2.0 TDI 116 Life Plus				36250	0	8%	D	
Hatch 3p (nouvelle)								PHEV 180 GT				42820	0	14%	PHEV	170 Autonomie confort Evolution				41900	+4000	4%	Elec	#3 (nouveau)							2.0 TDI 116 VW Edition				36020	0	9%	D	2.0 TDI 150 Life Plus DSG				40190	+75	9%	D	
Cooper C Essential Pack XS				30720	nc	nc	E	PHEV 180 GT				45820	0	14%	PHEV	220 Grande autonomie Techno				48900	+4000	4%	Elec	272.47 kWh Pro ⁽⁺⁾				37315	0	8%	Elec	272.62 kWh Premium ⁽⁺⁾				45315	0	8%	Elec	2.0 TDI 150 R-Line DSG				44570	+75	11%	D
Cooper S Essential Pack XS				34720	nc	5%	E	1.5 BlueHD 130i Style				34420	+260	nc	D	Austral							272.62 kWh Premium ⁽⁺⁾				45315	0	8%	Elec	2.0 TDI 150 R-Line DSG				44570	+75	11%	D	1.5 TSI Evo2 116 Life Plus				33220	+210	10%	E	
Cooper S Classic Pack XS				35880	nc	5%	E	1.5 BlueHD 130i Allure				36270	+260	23%	D	1.2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution				35800	+50	3%	E	Brabus ⁽¹⁾				40815	0	8%	Elec	1.5 eTSI Evo2 150 Style DSG				42720	+170	10%	E	1.5 eTSI Evo2 150 R-Line				43030	+170	10%	E
Cooper E ⁽¹⁾				34000	0	1%	Elec	Électrique 156 Style				42600	+4000	7%	Elec	1.3 Mild Hybrid 160 Evolution Auto.				37000	+1074	22%	E	Subaru							1.5 eTSI Evo2 150 R-Line				43030	+170	10%	E	2.0 TDI 150 Life Plus DSG				40530	+170	10%	D	
Cooper SE ⁽¹⁾				38000	0	1%	Elec	Électrique 156 Allure				43900	+4000	7%	Elec	1.3 Mild Hybrid 160 Techno Auto.				36500	+1074	22%	E	Impreza							2.0 TDI 150 Life Plus DSG				40530	+170	10%	D	2.0 TDI 150 R-Line DSG				45210	+170	9%	D	
Cooper SE Classic ⁽¹⁾				43710	0	6%	Elec	Électrique 156 GT				46250	+4000	7%	Elec	1.3 Mh. Hybrid 160 Techno Esprit Alpine Auto.				40200	+1074	11%	E	e-Boxer Confort				34900	+13014	5%	PHEV	2.0 TDI 150 R-Line DSG				45210	+170	9%	D	2.0 TDI 150 R-Line DSG				45210	+170	9%	D
Hatch 5p (nouvelle)								1.2 Hybrid 136 Style				32950	0	6%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Techno				42000	0	16%	PHEV	Solterra (nouveau)							GTX Performance				47900	0	nc	Elec	Pure 170				37900	-4000	5%	Elec	
Cooper C Essential				30500	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 Allure				34800	0	6%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Techno Esprit Alpine				43700	0	16%	PHEV	Comfort				59900	0	19%	Elec	Pro 204				39900	-4000	5%	Elec	Pro 204 Life Max				40900	-4000	3%	Elec
Cooper C Classic Pack XS				32880	nc	nc	E	1.2 Hybrid 136 GT				37400	0	6%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Iconic				44700	0	16%	PHEV	Swift (nouveau)							Pro 204 Life Max				40900	-4000	3%	Elec	Pro 204 Life Max				40900	-4000	3%	Elec	
Cooper S Classic Pack XS				35880	nc	nc	E	PHEV 180 Allure				43820	0	5%	PHEV	Arkana							2.1 Hybrid Average				18900	0	0%	E	GTi				46900	-4000	4%	Elec	GTi				46900	-4000	4%	Elec	
Cooper S Favourite Pack S				42010	nc	nc	E	PHEV 180 GT				46820	0	5%	PHEV	1.3 Mild Hybrid 140 Evolution				31700	+310	3%	E	Vitarra (nouveau)							Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	
Cabrio (nouveau)								1.5 BlueHD 130i Style				35420	+280	nc	D	1.3 Mild Hybrid 140 Techno				33200	+310	6%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage				25900	nc	nc	GTi				46900	-4000	4%	Elec	GTi				46900	-4000	4%	Elec	
Cooper C Classic				36800	nc	nc	E	1.5 BlueHD 130i Allure				37270	+280	7%	D	1.3 Mild Hybrid 140 Esprit Alpine				36400	+540	3%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage				25900	nc	nc	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	
Cooper S Classic				40720	nc	nc	E	Électrique 156 Style				42600	+4000	6%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Evolution				39900	0	20%	PHEV	1.4 Boosterjet Hybrid Privilege				26900	nc	nc	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	
Cooper S Favourite				40720	nc	nc	E	Électrique 156 Allure				43900	+4000	6%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Techno				38400	0	20%	PHEV	1.5 Dualjet Hybrid Style				31640	nc	8%	E	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec
Aceman (nouveau)								Électrique 156 GT				46250	+4000	6%	Elec	E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine				38400	0	20%	PHEV	2.5 Hybrid Rechargeable Pack				69200	0	18%	PHEV	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec
E Essential ⁽¹⁾				36000	0	0%	Elec	3008 (nouveau)							Espace							Model 3 (nouvelle)							Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec			
E Classic ⁽¹⁾				40100	0	0%	Elec	1.2 Hybrid 136 Style				36400	+170	15%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Techno				45000	0	2%	PHEV	Propulsion ⁽¹⁾				41460	0	3%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec
SE Classic ⁽¹⁾				44810	0	0%	Elec	1.2 Hybrid 136 GT				42900	+170	14%	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine				48300	0	9%	PHEV	Grande Autonomie				46980	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec
SE Favourite ⁽¹⁾				46020	0	0%	Elec	Plug-In Hybrid 195 Allure				42900	0	nc	PHEV	Rafale (nouveau)							Performance				46980	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-4000	5%	Elec	
SE JCW ⁽¹⁾				47950	0	0%	Elec	Plug-In Hybrid 195 GT				47480	0	nc	PHEV	E-Tech Full Hybrid 200 Techno				45000	0	2%	PHEV	Model Y				44980	-4000	5%	Elec	Pro 286 Life Max				45900	-										

AUTOJM.FR

CENTRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE



JUSQU'À
37%*
DE REMISE

+ 1000**

VÉHICULES NEUFS*
ET D'OCCASION
DISPONIBLES**

VÉHICULES D'OCCASION À PARTIR DE 8 990 €****



03 81 36 30 30

Retrouvez tous nos modèles sur
www.autojm.fr



**Bon pour un cadeau
pour toute commande**

Avec le code "AUTO2024"*****

Réservé aux 100 premières personnes

*Remise maximum constatée au 22/10/2024. **Nombre de véhicules en stock, en arrivage et sur commande constaté au 22/10/2024. ***Véhicules neufs sous mandat. ****Prix minimum constaté au 22/10/2024. *****Sur remise du code "AUTO2024" à AutoJM au moment de la commande, votre centre automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Bon valable pour toute nouvelle commande. Offre non cumulable.

RCS Belfort 420 464 950

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



C'EST POSSIBLE DE MIEUX RESPIRER EN VILLE.

Pour améliorer la qualité de l'air et préserver notre santé, l'accès à certaines grandes agglomérations est progressivement limité pour les véhicules les plus polluants. L'accès à ces Zones à Faibles Émissions s'appuie sur les vignettes Crit'Air, qui classent les véhicules selon leur niveau d'émission de polluants.

Procurez-vous dès à présent votre vignette Crit'Air sur le site www.certificat-air.gouv.fr

Rendez-vous sur :

➡ mieuxrespirerenville.gouv.fr

**CHANGEONS D'AIR,
CHANGEONS DE MOBILITÉS**



**Chaque
geste compte**
ÉCONOMISONS L'ÉNERGIE