



Auto Plus

NOUVELLE FORMULE

Match hybrides rechargeables

P. 40

La Peugeot 308 restylée défie la VW Golf



Grand jeu concours

P. 48



Gagnez une Suzuki Swift

Actu

P. 6

Jusqu'à 7 650 € de prime

Comment profiter du "coup de pouce" ?

Caméra cachée

P. 12

Obtenir des plaques bidon

Trop facile pour notre espion !

Essai longue distance

P. 44



La Renault Clio hybride 160
testée au quotidien



Dossier hiver

4 roues motrices

Dix SUV à l'essai

P. 28

Conduite à la montagne

Les règles à connaître

P. 64

Dossier exceptionnel de 12 pages

Spécial occasion

P. 52

EXCLUSIF

Baromètre fiabilité



Le palmarès des modèles sans soucis

35 valeurs sûres

Notre sélection selon votre budget
De 5 700 à 30 000 €

Achat/vente

Tous les conseils pour
réussir une transaction

Nouveautés Premier duel entre futures stars premium



Mercedes GLA



BMW X1

P. 20





Tous les hybrides ne se valent pas. Comment s'y retrouver ?

Renault, n° 1 de l'hybride⁽¹⁾ en France explique et décrypte

Un véhicule sur cinq⁽²⁾ vendu en France en 2025 était déjà 100% électrique. Mais passer du diesel ou de l'essence au 100% électrique peut se faire par étape avec une motorisation hybride. Grâce à son expertise et la richesse de son offre, Renault vous donne les clés pour mieux comprendre et adopter l'électrique à votre rythme, selon vos besoins spécifiques.

L'hybride, c'est pour qui ?

Pour ceux qui préfèrent une solution intermédiaire : rouler en ville et faire des trajets courts en électrique, puis prendre la route et faire de longs trajets avec l'aide du moteur thermique.

Quel type d'hybride choisir ?

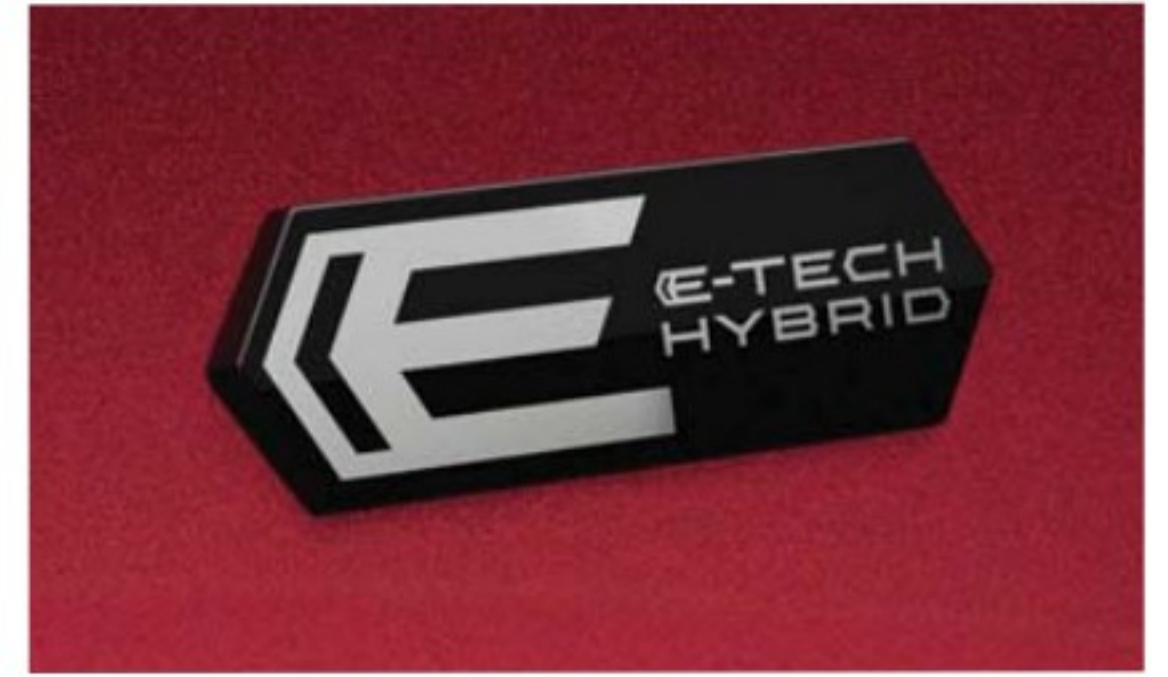
Dans la jungle des hybrides, il n'est pas facile de s'y retrouver. Chez Renault, nous avons décidé d'être clairs. Il n'y a que trois motorisations hybrides à connaître :

- l'hybride rechargeable hyper hybrid E-Tech
- l'hybride non rechargeable full hybrid E-Tech
- l'hybride non rechargeable mild hybrid

Ce qui les différencie, c'est la taille de leur batterie (kWh), la puissance de leur moteur électrique (kW) et la capacité de longues distances en 100% électrique.

HYPER HYBRID E-TECH

L'hybride rechargeable, aussi appelé « hyper hybrid », offre une polyvalence permettant tout aussi bien de rouler en 100% électrique



que de parcourir de longs trajets grâce au moteur thermique. Cette technologie de pointe permet notamment à Rafale hyper hybrid 4x4 300 ch d'atteindre jusqu'à 105 km d'autonomie en 100% électrique et comporte de nombreux avantages :

- jusqu'à 75% d'économie de carburant⁽³⁾
- jusqu'à 100% en conduite électrique en ville⁽⁴⁾

FULL HYBRID E-TECH sans recharge

La technologie full hybrid E-Tech qui se recharge en roulant permet de convertir l'énergie motrice fabriquée en roulant et de recharger une batterie plus puissante que celle du mild hybrid – 200 V ou 400 V pour le full hybrid contre 48 V pour le mild hybrid. En d'autres termes, la batterie est utilisée pour stocker l'énergie électrique. Plus la capacité est grande, plus longue est la distance parcourue. Pour utiliser cette énergie électrique, nous avons besoin d'un moteur non pas à combustion mais électrique.

Vous avez donc deux sources d'énergie : électrique et thermique, qui peuvent assurer le roulage de votre véhicule.

Prenons, par exemple, Espace full hybrid E-Tech, Austral full hybrid E-Tech, nouvelle Clio full hybrid E-Tech ou Rafale full hybrid E-Tech, qui profitent d'une autonomie pouvant atteindre jusqu'à 1100 km⁽⁵⁾ sans recharge, qui peuvent rouler jusqu'à 130 km/h en 100% électrique et économiser jusqu'à 40%⁽⁶⁾ de consommation d'énergie.

MILD HYBRID n'est pas un full hybrid

Équipé d'un petit moteur électrique en soutien du moteur thermique, le mild hybrid permet de réduire les émissions de CO₂⁽⁷⁾ par rapport à un moteur thermique équivalent, mais cela reste limité.

Cette technologie est parfois appelée simplement « hybride » mais elle n'offre pas les mêmes performances qu'un véhicule full hybrid E-Tech. Si vous avez un doute, demandez à votre vendeur de vous confirmer la tension de la batterie : avec 48 V, certaines technologies (dotées de deux moteurs électriques) peuvent rouler en mode

100% électrique sur quelques centaines de mètres, alors qu'avec les batteries 200 V à 400 V des véhicules full hybrid, on fait vraiment de la route.

Et l'électrique dans tout ça ?

Le 100% électrique, c'est pour qui ?

Pour ceux qui veulent une voiture à plus faibles émissions et qui ne veulent plus faire leur plein d'essence. Pour ceux aussi qui veulent découvrir un plaisir de conduite inédit, silencieux et intense. Il s'agit d'un choix qui nécessite quelques changements d'habitudes. Mais soyez serein, pour des trajets quotidiens d'en moyenne 50 km, vous n'aurez pas besoin de recharger votre véhicule chaque jour.

L'électrique, c'est quoi ?

Les véhicules E-Tech 100% électriques bénéficient d'une conduite réactive et silencieuse. Idéals pour tous les trajets du quotidien, ils se rechargent sur le réseau électrique via des prises domestiques et des bornes de recharge. En plus de son autonomie jusqu'à 625 km,⁽⁷⁾⁽⁸⁾ cette technologie présente plusieurs avantages :

- 0 g de CO₂ et NO_x⁽⁹⁾ à l'usage⁽⁷⁾
- motorisation dynamique
- silencieux et économique

Chez Renault, nous avons décidé de capitaliser sur le développement de technologies de pointe qui reposent sur un socle d'expertises.

Un savoir qui a permis de développer la gamme full hybrid E-tech pour ceux qui ne sont pas encore prêts pour le tout-électrique. Et pour ceux qui sont déjà prêts, nous faisons le choix de concevoir des modèles exclusivement électriques, de la citadine aux véhicules utilitaires en passant par les familiales, de Renault 5 à Renault Scenic E-Tech électrique, respectivement élues Voiture de l'année 2025 et 2024.

Quant à l'accompagnement, Renault Group a installé plus de 22 000 bornes de recharge à domicile depuis 2022 en Europe, et propose des services innovants comme la charge bidirectionnelle V2G⁽¹⁰⁾ afin de réduire les frais d'électricité en maison individuelle et vous aider à passer à l'électrique.⁽¹¹⁾

Par ailleurs, nous n'avons pas attendu que la création de bornes de recharge s'accélère récemment pour nous attaquer sérieusement au problème de l'équipement. Avec Charge Pass, les clients Renault ont accès au réseau de bornes de recharge le plus étendu d'Europe avec plus de 800 000 bornes⁽¹²⁾ à tarif préférentiel!⁽¹³⁾



Pourquoi prendre le temps de nous lire ?

Parce que Renault est pionnier en France sur le marché de l'électrique avec le lancement de Renault Zoe E-Tech électrique il y a quatorze ans. Parce que Renault est n°1 des ventes électriques et hybrides en France en 2025⁽¹⁵⁾ avec plus de 203 151 véhicules vendus et a commercialisé plus d'un million de véhicules hybrides E-Tech en Europe depuis 2020.⁽¹⁶⁾ Et parce que nous proposons une gamme large et complète de 13 véhicules E-Tech dits « électrifiés ».

gamme FULL HYBRID E-TECH sans recharge

Renault Clio
Renault Captur
Renault Symbioz
Renault Arkana
Renault Austral
Renault Espace
Renault Rafale

gamme E-Tech électrique

Renault 5
Renault 4
Renault Megane
Renault Scenic
Renault Kangoo

gamme HYPER HYBRID E-TECH

Renault Rafale 4x4 300 ch

NOUVELLE RENAULT CLIO



**1 000 KM D'AUTONOMIE⁽¹⁴⁾
FULL HYBRID E-TECH 160 CH SANS RECHARGE**

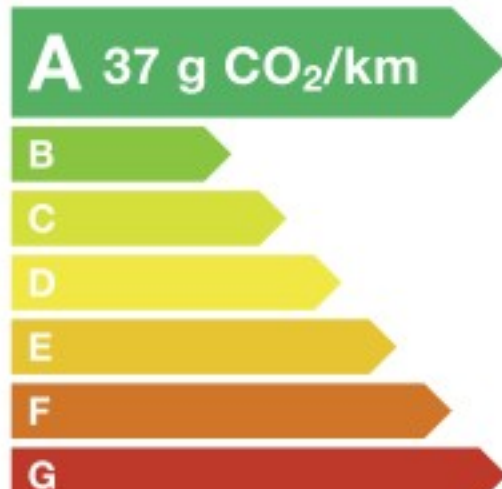


(1) ventes de véhicules hybrides en 2025* (2) véhicules particuliers en 2025* (3) pour motorisation hyper hybrid 4x4 300 ch rechargeable batterie chargée vs motorisation hyper hybrid 4x4 300 ch rechargeable non chargée, 75% de consommation en moins selon cycle wltc et conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques), source interne Renault 2025. (4) selon usage, autonomie électrique de 105 km après une charge complète selon cycle wltc. (5) autonomie avec un plein d'essence** selon versions. (6) comparé à motorisation mild hybrid auto, selon données wltc city, source utac & idiada/sep-tembre 2025. (7) à l'usage, hors pièces d'usure. (8) pour Scenic e-tech électrique avec batterie 87 kw.** (9) dioxyde d'azote. (10) la technologie V2G (véhicule-to-grid, du véhicule vers le réseau électrique) permet une recharge bidirectionnelle. (11) voir conditions sur mobilize.fr. (12) nombre basé sur le réseau partenaire plugsurfing de Mobilize charge pass. (13) voir conditions sur mobilize.fr. (14) jusqu'à 1000 km avec un plein d'essence.** (15) n°1 des ventes de véhicules électriques et hybrides à particuliers en 2025* (16) immatriculations Europe ACEA de 2020 à décembre 2025 - source dataforce. *source aaa data décembre 2025. **selon données wltc.



Croiser une borne sans s'y arrêter, c'est ça la vraie liberté. Volkswagen Tiguan eHybrid

Jusqu'à 120 km d'autonomie en 100 % électrique
et jusqu'à 930 km d'autonomie cumulée*.



Modèle présenté : Tiguan R-Line 1.5 eHybrid 204 ch DSG6. Certains équipements sont en option, les vitres arrière surteintées sont disponibles uniquement avec le Pack 'Design Black'. Plus d'informations sur [volkswagen.fr](https://www.volkswagen.fr) * Distance totale maximum en combinaison essence/électrique pour un Tiguan eHybrid, dont 120 km en 100 % électrique (WLTP). L'autonomie réelle peut varier selon l'équipement, le style de conduite et la vitesse.

Cycles mixtes Tiguan 1.5 eHybrid 204 ch DSG6 (l/100 km) WLTP : 1,4 – 1,7. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 32 – 37.
Valeurs au 02/01/2026, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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



➤ **Mathieu Chevalier**, directeur de la rédaction

Tesla joue aux Transformers

Tesla vient d'annoncer l'arrêt de la production de 50% de sa gamme française ! Certes, il s'agit des Model S et X, vieillissants et à la peine dans les ventes. Mais le symbole est fort. Il s'inscrit dans la foulée d'une année 2025 en net recul pour la marque. Si Tesla reste bénéficiaire, la chute est spectaculaire : après un record proche de 15 milliards de dollars en 2023, le résultat net est tombé à 3,8 milliards en 2025. Et plus de la moitié de ce bénéfice provient des ventes de "crédits CO₂" aux autres constructeurs... et non des immatriculations !

Quant aux perspectives, elles ne sont pas rassurantes : le pick-up Cybertruck déçoit commercialement aux Etats-Unis ; le Roadster de tous les superlatifs, annoncé depuis des années, n'a toujours pas montré le bout d'un pneu ; et l'éventualité d'un petit modèle pensé pour l'Europe semble plus que jamais hypothétique. Bref, dans une telle situation, n'importe quel constructeur inquiéterait les investisseurs. Pas Tesla.

L'action, qui avait touché un point bas autour de 113 \$ début 2023, cote aujourd'hui environ 420 \$. Le "truc" du fantasque patron de la marque, Elon Musk, c'est de conserver un coup d'avance. Ainsi, plutôt que de développer de nouveaux modèles, c'est l'IA et la robotisation qui capteront les 20 milliards de dollars d'investissement annoncés. L'usine de Fremont (Californie) va construire des robots humanoïdes Optimus, et la production des Cybercab, le taxi autonome, a été érigée en priorité.

Tesla est de moins en moins une marque automobile. Née de rien en 2003, elle aura atteint les sommets, vingt ans après, en imposant son Model Y comme la voiture la plus vendue au monde. Repartira-t-elle comme elle est arrivée ? L'avenir le dira. Mais elle restera un cas unique dans l'histoire industrielle, au-delà même de l'automobile.

Le trait d'humeur de Cirebox

Loi montagne : dans 34 départements, tous les véhicules doivent être équipés de dispositifs antidérapants



Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 48 ou sur www.kiosquemag.com.

Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus. Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).

Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Semaine du 6 au 12 février 2026

Actualité

6 L'essentiel.

Primes "coup de pouce", surbonus batterie : quelle usine à gaz !
Prix des carburants : qui a le plus augmenté ?

10 Le courrier

12 Les vérifs

16 Le sport. WRC : des surprises au rallye Monte-Carlo !

18 La photo

20 Les nouveautés.

Les BMW X1 et Mercedes GLA changent tout en 2026
Le Skoda Vision O Concept

Essais

27 Les mesures du labo

28 Dossier. Dix nouveaux SUV à 4 roues motrices

36 Panoramique. Le Tesla Model Y Standard Propulsion 299 ch

40 Match. Deux hybrides rechargeables s'affrontent : la Peugeot 308 restylée et la Volkswagen Golf

44 Au quotidien. La Renault Clio VI

46 Rétro. La Volvo 760 (1982)

Pratique

51 L'info utile

52 Dossier spécial occasion. Le grand guide 2026 : le baromètre de la fiabilité, notre sélection de 35 modèles, nos conseils pour bien vendre ou acheter

64 Loi et conso. Vacances d'hiver : attention aux pièges

66 SOS lecteurs

67 Le prix des voitures neuves

Primes “coup de pouce”, surbonus batterie

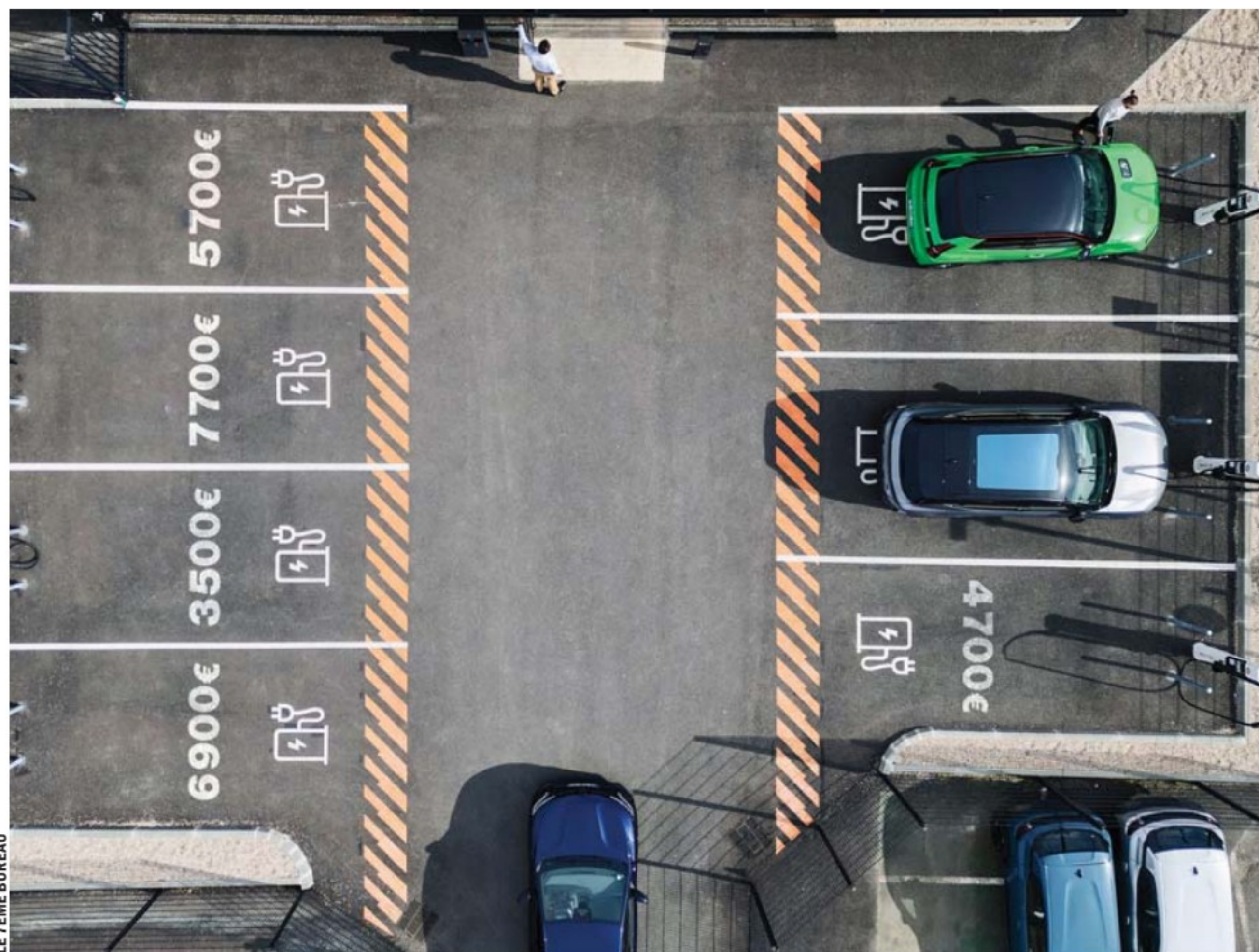
Quelle usine à gaz !



Totalement refondu en juillet 2025, le bonus écolo est reconduit pour 2026, toujours sous l'appellation de “coup de pouce”. Au menu : des primes plus généreuses, mais un fonctionnement et des subtilités tout sauf simples. Tentons d'y voir plus clair.

➤ **Texte :** Cédric Morançais

En 2008, les Français faisaient la connaissance de deux dispositifs dits “écologiques” : le bonus et son double maléfique, le malus ; le second étant destiné à financer tout ou partie du premier. Un système de vases communicants qui aura duré un peu plus de dix-sept ans avant de rendre son tablier : le 1^{er} juillet dernier, le malus est devenu une rente captée par l'Etat, tandis que le financement des aides à l'achat de véhicules électriques a été transféré aux fournisseurs d'énergie. C'est que l'on appelle le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE). Selon le gouvernement, c'est tout bénéf : avec les CEE, les aides sont plus généreuses, et les conditions ainsi que les procédures d'attribution inchangées. Verdict ? Si la première promesse s'avère tenue, la seconde l'est beaucoup moins. Entre précarité énergétique, ménages modestes, RFR, surbonus batterie... désormais, (presque) tout le monde – des clients aux constructeurs, en passant par les concessionnaires – y perd son latin.



Surbonus “batterie européenne” : l'imbroglio !

Depuis octobre 2025, les électriques dont les batteries – cellules comprises – sont produites en Europe bénéficient d'une majoration de la prime coup de pouce allant de 1 200 à 2 000 €. C'est l'Ademe* qui publie la liste des véhicules éligibles à ce surbonus. Sur le papier, c'est une aubaine pour les clients. Dans les faits, cette idée louable vire au casse-tête. En effet, chaque auto est identifiée par son “type variante version” (TVV, qui figure à la case D.2 de la carte grise). Le hic, c'est que des TVV, il y en a une multitude par modèle, en fonction, notamment de... la provenance des batteries. Pas simple de s'y retrouver ! Mais il

y a pire : la liste officielle des électriques “surbonusées” inclut plusieurs modèles dont les batteries ne sont clairement pas... européennes. Des informations confirmées par les marques concernées : Alpine (A290), Fiat (500e), Renault (4 et 5 E-Tech)... Conséquence : lors de la commande, les vendeurs déduisent bien la prime coup de pouce de la facture, mais pas le surbonus batterie ! Un comble, sachant que Bercy nous a confirmé que la liste de l'Ademe “est établie [...] sur la base des informations et pièces justificatives déposées par les constructeurs”. Et de poursuivre : “Les concessionnaires sont en mesure d'informer les potentiels

bénéficiaires si la version du modèle du véhicule mise en vente répond au critère de production européenne.” Ainsi, “le particulier peut vérifier que le TVV du véhicule qu'il s'appête à acheter figure bien sur la liste des versions répondant au critère de préférence européenne”. Problème : dans les faits, ne comptez pas sur le concessionnaire pour vous indiquer le TVV avant le passage de la commande (qui “fixe” le montant des aides auxquelles vous avez droit). Ceux que nous avons interrogés nous ont affirmé ne pas y avoir accès, sauf pour les autos déjà présentes dans leur stock. Une situation purement et simplement kafkaïenne !

* Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Score-environnemental-bonus.ademe.fr ** Voir Auto Plus n° 1935.

Quels sont les modèles éligibles ?

Le premier critère est le prix de vente du véhicule électrique neuf (ou de démonstration). Le plafond : 47 000 € maximum, hors suppléments (accessoires, frais de mise à la route...) ou options. Une subtilité qui amène certains constructeurs à user d'astuces surprenantes, mais légales. La plus courante consiste à transformer une finition haut de gamme en un pack d'options, permettant ainsi au tarif de base de demeurer sous le seuil fatidique **. En complément, le poids en ordre de marche du véhicule ne doit pas dépasser les 2 400 kg. Autre critère cardinal : le

score environnemental, ou écoscore. Il détermine l'empreinte carbone d'une voiture sur l'ensemble de son cycle de vie, de l'extraction des matières premières jusqu'à son acheminement, en passant par sa fabrication. Avec cette règle, seuls les modèles atteignant un score minimal peuvent prétendre aux aides. Manière habile de faire du protectionnisme en excluant de facto la quasi-totalité des voitures produites hors d'Europe. Et pour compliquer encore un peu les choses, depuis le 1^{er} octobre 2025, un surbonus est attribué si la batterie de traction et ses cellules sont européennes (voir encadré page ci-contre).



YANN LEFEBVRE

Certaines Renault 5 E-Tech seraient éligibles au surbonus batterie. Sauf que les vendeurs ne savent pas lesquelles...



FLORIAN GROUT

Le Peugeot E-5008, mais aussi l'E-3008 et le Citroën C5 Aircross ont droit au surbonus dans leur version Long Range.

Qui a droit au "coup de pouce" ?

Ici, la réponse est (presque) simple : tout le monde ! En fonction de la composition du foyer et de ses revenus, le ménage sera considéré comme "précaire", "modeste" ou "autre". Trois profils auxquels sont accordés des niveaux d'aide variables. Précision importante : chaque personne physique peut, au total, profiter cinq fois d'une prime "coup de pouce" (alors que la précédente version du bonus était accordée une fois tous les trois ans). Enfin, chaque voiture électrique subventionnée doit être conservée deux ans minimum (qu'elle soit achetée ou louée) avant de pouvoir être revendue.

Composition du foyer	Ménage en situation de précarité énergétique	Ménage modeste
1 personne	24 031 €	29 253 €
2	35 270 €	42 933 €
3	42 357 €	51 564 €
4	49 455 €	60 208 €
5	56 580 €	68 877 €
Par personne supplémentaire	+ 7 116 €	+ 8 663 €

➤ Les sommes indiquées correspondent au revenu fiscal de référence du ménage pour l'année 2024 (ou 2025 lorsqu'il sera connu). Les ménages précaires ont droit au coup de pouce maximal (plus ou moins 5 700 €) ; ceux considérés comme modestes, à l'aide intermédiaire (4 700 €) ; et tous ceux dont les revenus sont supérieurs aux plafonds de la colonne de droite, à la prime "minimum" (3 500 €).

Quel est le montant des primes ?

Alors que le gouvernement communique sur des "coups de pouce" estimés à 5 700 €, 4 700 € ou 3 500 € selon le profil du bénéficiaire, les

constructeurs, eux, préfèrent les comptes d'apothicaire. Et pour cause, chaque groupe automobile négociant avec le fournisseur

d'énergie de son choix, les uns et les autres accordent des primes ajustées à l'euro près en fonction du "deal" qu'ils ont passé.

MARQUE	Ménage en précarité énergétique		Ménage modeste		Tout autre ménage	
	Coup de pouce "standard"	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce "standard"	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce "standard"	Surbonus batterie inclus
Alfa Romeo	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Alpine	5 740 €	-	4 830 €	-	3 620 €	-
Audi	5 170 €	6 890 €	4 600 €	5 740 €	3 450 €	4 600 €
BMW	4 465 €	-	4 465 €	-	3 380 €	-
Citroën	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Cupra	5 170 €	-	4 600 €	-	3 450 €	-
DS Automobiles	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Fiat	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Ford	5 700 €	7 600 €	4 700 €	5 900 €	3 500 €	4 700 €
Hyundai	5 800 €	7 736 €	4 800 €	6 000 €	3 600 €	4 800 €
Jeep	5 700 €	NC	4 800 €	NC	3 600 €	NC
Kia	-	7 500 €	-	5 900 €	-	4 700 €
Lancia	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Mini	4 465 €	-	4 465 €	-	3 380 €	-
Mitsubishi	-	7 736 €	-	6 000 €	-	4 800 €
Nissan	5 302 €	-	4 772 €	-	3 579 €	-
Opel	5 700 €	-	4 800 €	-	3 600 €	-
Peugeot	5 700 €	7 600 €	4 800 €	6 000 €	3 600 €	4 800 €
Renault	5 740 €	7 650 €	4 830 €	6 030 €	3 620 €	4 830 €
Skoda	5 170 €	6 890 €	4 600 €	5 740 €	3 450 €	4 600 €
Tesla	N.C.	NC	NC	NC	3 600 €	NC
Volkswagen	5 170 €	6 890 €	4 600 €	5 740 €	3 450 €	4 600 €
Volvo	5 800 €	NC	4 800 €	-	3 600 €	-

- : non applicable

NC : non communiqué

➤ Preuve que les constructeurs font un peu ce qu'ils veulent, les montants des "coups de pouce" font parfois le grand écart. Le delta peut ainsi atteindre 1 335 € selon que vous choisissiez une Hyundai ou une électrique BMW ou Mini.

➤ Malgré les effets d'annonce de certains, les batteries réellement "made in Europe" bénéficiant d'un surbonus ne sont pas si nombreuses. Sur 23 marques proposant des modèles éligibles au coup de pouce, seules 9 voient une partie (généralement modeste) de leurs véhicules profiter de cette prime complémentaire.

➤ Tous les modèles privés de coup de pouce (pour mauvais écoscore, car trop lourds ou trop chers) ont tout de même droit à une petite "prime CEE", de l'ordre de 300 à 400 €, voire 600 € pour les pros. Problème : tous les constructeurs ne font pas l'effort de la proposer. Et s'il est possible de la réclamer à titre individuel, c'est tellement contraignant que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

Prix des carburants

Qui a le plus augmenté ?



Sujet sensible : la hausse de la contribution des fournisseurs d'énergie au dispositif des CEE a-t-elle mis le feu aux totems en ce début d'année ? Et si oui, dans quelles proportions ? Pour en avoir le cœur net, nous avons relevé les prix avant et après. Verdict.

► **Texte :** François Tarrain – **Photo :** Arnaud Saunier

Enseigne	Prix moyen * (par litre)	Evolution en un mois
Gazole		
Netto	1,641 €	+ 11,3 cts
Intermarché	1,641 €	+ 11,2 cts
Système U	1,636 €	+ 11,2 cts
E.Leclerc	1,629 €	+ 11,1 cts
Match	1,651 €	+ 10,9 cts
Auchan	1,643 €	+ 10 cts
Carrefour	1,650 €	+ 9,8 cts
Total Access	1,647 €	+ 8,5 cts
TotalEnergies	1,750 €	+ 8,1 cts
Esso Express	1,655 €	+ 8,1 cts
Avia	1,730 €	+ 7,3 cts
Eni	1,765 €	+ 7 cts
Esso	1,738 €	+ 4,3 cts
Shell	1,913 €	+ 2,3 cts
SP95-E10		
Système U	1,648 €	+ 8,8 cts
Netto	1,675 €	+ 7,2 cts
Intermarché	1,664 €	+ 6,8 cts
E.Leclerc	1,640 €	+ 5,7 cts
Auchan	1,659 €	+ 5,6 cts
Avia	1,759 €	+ 5,4 cts
Match	1,652 €	+ 5,3 cts
Carrefour	1,665 €	+ 4,2 cts
Esso Express	1,674 €	+ 3,5 cts
Total Access	1,657 €	+ 3,3 cts
Eni	1,797 €	+ 3,3 cts
Esso	1,767 €	+ 3,1 cts
TotalEnergies	1,755 €	+ 3 cts
Shell	1,960 €	- 1 ct



Pour l'opposition (virulente) et pour les pétroliers, c'est une taxe qui ne dit pas son nom. Pour le gouvernement, c'est une contribution que les fournisseurs d'énergie sont capables "d'absorber" (ou de ne répercuter que partiellement). Question de point de vue. Mais pour les Français, c'est une histoire – autrement plus palpable – de prix à payer pour rouler. Ce qui est sûr, c'est que, depuis le début de l'année, tous les fournisseurs d'énergie (carburant, gaz, électricité...) doivent consacrer une enveloppe plus importante aux certificats d'économies d'énergie (CEE), avec lesquels ils financent des opé-

rations incitant leurs clients à la modération énergétique. Selon les pétroliers, ce dispositif aurait fait grimper les prix à la pompe de 5 cts depuis le début de l'année, portant la "contribution CEE" à 15,75 cts/litre (*plus de détails p. 10*). Mais disent-ils vrai ?

Hausse à multiples facteurs

Pour le vérifier, nous avons utilisé les relevés fournis par le site Carbu.com. Objectif : comparer les prix sur les totems entre le 29 décembre dernier et le 29 janvier. Le résultat ? Étonnant ! Plus l'enseigne est "discount", donc liée à la grande distribution, plus la hausse est marquée. À l'opposé, les pétroliers, eux, jouent la modération !

Preuve qu'avec leurs prix plus élevés, ils ont manifestement plus de latitude pour amortir les hausses. Il faut toutefois noter que le poids des CEE n'est pas le seul facteur à impacter les prix : entre fin 2025 et aujourd'hui, le cours du brut est passé de 54 à près de 59 €, tandis que celui du gazole a flambé de plus de 15 % à Rotterdam !

Moralité ? Oui, la grande distribution est clairement plus exposée aux aléas des taxes et du marché. Mais pas au point de bouleverser l'ordre établi : entre les cinq enseignes les moins chères (toutes des hypers) et les cinq plus chères (toutes des pétroliers), l'écart moyen reste d'environ 15 cts par litre ! ■

En bref**Un leasing social "3" fin 2026 ?**

Rien de confirmé officiellement, mais c'est ce qui se murmure : le gouvernement pourrait tirer une dernière salve de leasing social au second semestre. Si les modalités sont encore inconnues, deux pistes sont évoquées en coulisses : proposer l'offre aux retraités, ce qui rendrait le critère du trajet domicile-travail caduque. Et, surtout, étendre le dispositif aux électriques d'occasion. Un vœu des professionnels de l'automobile, qui redoutent l'arrivée massive, début 2027, de 50 000 voitures issues du... leasing social version 2024.

Coup dur pour le permis

C'est le "bad buzz" du projet de loi de finances, qui a été adopté aux forceps via 49.3 : l'article 81 s'apprête à restreindre aux seuls demandeurs d'emploi le recours au compte personnel de formation (CPF) pour financer le permis de conduire. Ce qui exclut donc les salariés... sauf s'ils bénéficient d'un financement partiel de leur apprentissage par leur entreprise. Une mesure décriée de toutes parts, qui devrait entrer en vigueur au lendemain de la promulgation de la loi de finances, soit entre le 10 et le 15 février... À moins que, d'ici là, le Conseil constitutionnel ne décide de retoquer l'article en question.

TOP 10 des ventes**Modèles diesel les plus immatriculés depuis le début de l'année**

1 Skoda Octavia	132	- 47 %
2 Renault Clio	128	- 48 %
3 Fiat Tipo	112	-
4 Volkswagen Golf	110	- 10 %
5 Peugeot Expert	98	-
6 Mercedes Classe V	92	+ 59 %
7 Volkswagen T-Roc	75	+ 39 %
8 Mercedes GLA	53	+ 51 %
9 Renault Kangoo	53	- 13 %
10 Citroën Jumpy	52	-

A touché le fond et continue de creuser : avec 1 375 immatriculations depuis janvier, la part de marché du diesel recule encore de... 45 %.

ROULEZ ZEN

Extension de garantie spécifique

Jusqu'à **10 ans**
ou **180 000 km***
sur certains PureTech
et sur certains composants



Conditions générales



*À compter de la date de début de la garantie constructeur et jusqu'à la première des deux échéances atteintes. L'extension de garantie spécifique est valable sur certains véhicules PureTech produits pendant certaines périodes. Elle est limitée à certains composants. Les véhicules éligibles, les prestations couvertes et les conditions de cette extension sont mentionnés dans les conditions générales.

SPOTiCAR
Le leader de l'occasion

LES OCCASIONS DE NOS RÉSEAUX



FIAT

Jeep



POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

Impact des CEE sur les prix des carburants

Près de 16 cts par litre, vraiment ?



YANN LEFEBVRE

A en croire le lobby des pétroliers, l'impact des certificats d'économies d'énergie (CEE) serait désormais de 15,75 cts par litre de carburant – contre 11,39 cts, paraît-il, fin 2025. Ainsi, près de 10 % du prix d'un plein servirait à financer le bonus écolo (mais également la rénovation énergétique des bâtiments). Ça me semble tout bonnement énorme ! Vous confirmez ?

Mathilde T., Alençon (61)

François Tarrain. Tentons une explication simple sur un sujet qui ne l'est pas. La répercussion théorique des CEE – qui servent à financer des opérations destinées à économiser de l'énergie – sur chaque litre de carburant est fixée par l'article R.221-4 du code de l'énergie.

En 2026, l'obligation "est égale, pour les carburants [à] 8 718 kWh cumac par mètre cube", soit 8,718 MWh cumac (MWhc). Or on peut estimer le cours actuel d'un CEE à 11 €/MWhc, on obtient : $8,718 \times 11 = 95,90$ € de CEE par mètre cube de carburant (1 000 litres), donc environ 9,6 cts par litre. On est loin des 15,75 cts avancés par certains ! Pourquoi une telle différence ? Parce que les pétroliers intègrent dans leurs calculs des coûts annexes et, surtout, une marge de sécurité destinée à anticiper une éventuelle flambée à venir de la valeur des CEE. Une provision qui vise certes à couvrir un risque, mais qui, si ce dernier ne se matérialise finalement pas, ne sera pas restituée aux consommateurs...

Un peu d'histoire...

Intéressante, l'enquête sur les boîtes noires du n° 1952. Mais ce que vous n'avez pas dit, c'est que ces enregistreurs de données (EDR) existent depuis quarante ans aux Etats-Unis !

Ronald W., Lisieux (14)

Antoine Jacquot. En effet, les EDR sont apparus aux Etats-Unis dans les années 1990 et y ont fait l'objet d'une norme dès 2012. Chez nous, l'intérêt pour ce dispositif est venu des Pays-Bas : au début des années 2000, en se penchant sur un accident grave, des enquêteurs néerlandais ont découvert que l'auto impliquée, d'origine américaine, en était dotée, et ont pris conscience de la valeur des données captées. Cet épisode a mis en lumière notre retard en matière d'analyse technique des accidents. Dès lors, l'Europe a planché sur une norme, finalisée avec le règlement (UE) 2019/2144, qui a imposé l'EDR à compter de 2022.



Les leds qui éblouissent, les phares en polycarbonate qui virent opaques, les lunettes arrière façon meurtrières, la disparition des roues de secours, les écrans tactiles manipulables à l'envi en roulant sont autant de sujets (mal)traités par le législateur... qui devrait juste proscrire toutes ces inepties !

B. C., Paris



Dos-d'âne de trottoir

Si tout le monde se met à recharger dans la rue comme ça, les trottoirs vont devenir chaotiques pour les piétons, les poussettes, les handicapés, les trottinettes... C'est la fin du domaine public au profit du tout pour moi !

Philippe T., Ermont (95)

Pascale Gétin. Le passage à l'électrique sans pouvoir recharger "chez soi" donne parfois lieu à ce genre d'installation potentiellement dangereuse. Si un passant trébuche sur la goulotte – ici bien haute – et se blesse, la responsabilité civile de celui qui l'a installé est alors engagée : son assureur couvrira les dommages, et le lui rappellera probablement en réévaluant à la hausse sa cotisation...



REPORTER AUTO PLUS

Mais où est passé Honda ?

Depuis un moment, je constate que la marque Honda a quasiment disparu, notamment de vos pages. Pourtant, de toutes les voitures que j'ai possédées, ma Civic (de 1993) a été la plus fiable...

Bernard Hammer, Bourg-lès-Valence (26)

Julien Sarboraria. Très active aux Etats-Unis (où elle écoule près de la moitié de ses autos) et en Asie, la marque Honda est, depuis toujours, discrète en Europe, et plutôt confidentielle en France : la meilleure année, elle y a vendu 14 000 voitures (en 1990 !), et seulement 5 063 l'an dernier. Ce qui la place au 31^e rang des constructeurs, bien entourée par Alpine et Porsche ! Sachant que ses quatre principaux modèles (Civic, HR-V, Jazz et ZR-V) se vendent chacun à plus ou moins un millier d'unités et que ses prochaines "vraies" nouveautés ne sont pas attendues avant 2027, au plus tôt.

Vos images

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



L'art de l'immatriculation personnalisée rigolote maniée à la perfection – et en deux temps – par le propriétaire de ce camion-citerne belge.

Par Patrick Bera



Malgré le béquet XL, toute la bonne volonté du monde, le vent dans le dos et l'autocollant... Pour la Citroën Ami, ça sera toujours 45 km/h maxi !

Par Benoît Elie



La teinte (approchant) orange Arancio Borealis ne transforme pas une Smart en Lamborghini... Mais, à la limite, en Lamborghini.

Par Jérôme Cayatte

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



UN MERCEDES AU PRIX D'UN UTILITAIRE.

VITO
À PARTIR DE —
298€_{H.T.}/MOIS*
EN LDD 60 MOIS / 100 000 KM
1^{ER} LOYER MAJORÉ DE 5 934€ HT

SPRINTER
À PARTIR DE —
357€_{H.T.}/MOIS*
EN LDD 60 MOIS / 100 000 KM
1^{ER} LOYER MAJORÉ DE 6 552€ HT

Mercedes-Benz

Location Longue Durée : Vito 114 CDI Fourgon CP BASE, 100 000 km, 1^{er} loyer majoré de 5 934 € HT suivi de 59 loyers de 298 € HT incluant l'extension de la garantie, l'entretien et le remplacement des pièces d'usure** pour une durée de 60 mois ou 100 000 km. **Modèle présenté :** Vito 114 CDI Fourgon CP PRO avec Jantes Alliage 17" à double branches, 100 000 km, 1^{er} loyer majoré de 6 520 € HT* suivi de 59 loyers de 319 € HT incluant l'extension de la garantie, l'entretien et le remplacement des pièces d'usure** pour une durée de 60 mois ou 100 000 km. *Location Longue Durée : Sprinter 311 FG 37 3,5t BASE, 100 000 km, 1^{er} loyer majoré de 6 552 € HT suivi de 59 loyers de 357 € HT incluant l'extension de la garantie, l'entretien et le remplacement des pièces d'usure** pour une durée de 60 mois ou 100 000 km. **Modèle présenté :** Sprinter 315 FG 37 3,5t PRO avec toit surélevé, phares LED hautes performances, jantes alliage 6,5 J x 16, peinture bleu cavansite métallisé, 100 000 km, 1^{er} loyer majoré de 8 520 € HT suivi de 59 loyers de 399 € HT incluant l'extension de la garantie, l'entretien et le remplacement des pièces d'usure** pour une durée de 60 mois ou 100 000 km. Offre réservée aux professionnels, hors loueurs et flottes, dans la limite des stocks disponibles, au prix tarif remis du 01/01/2026, valable pour toute commande d'un Vito Fourgon ou d'un Sprinter Fourgon, du **01/01/2026** au **31/03/2026**, livré avant le **30/09/2026**, chez les distributeurs Mercedes-Benz agréés participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services SA, 7 av. Niepce, 78180 Montigny. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07 009 177. Pour plus de renseignements, contactez votre distributeur agréé Mercedes-Benz. **Contrat Complete. Pour connaître en détail les prestations des contrats Mercedes-Benz ServiceCare, rapprochez-vous de votre Distributeur Réparateur Agréé Mercedes-Benz.



CAMÉRA CACHÉE | Peut-on encore obtenir des plaques sans montrer patte blanche ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Par le passé, *Auto Plus* a maintes fois réussi à obtenir des plaques "bidon". Est-ce encore possible, sachant que les vendeurs ont des consignes strictes pour réclamer les papiers, mais que la loi ne les y oblige pas, et alors même que les "doublettes" demeurent une calamité ?

Carter-cash



Prétextant des plaques endommagées et la menace de prendre un PV, nous n'avons aucun document sur nous : "Je ne peux pas faire de plaques sans. Il me faut les papiers originaux. On a eu trop de soucis : si vous saviez le nombre de copies de fausses cartes grises que l'on nous a présenté... Donc, nous sommes devenus inflexibles". Raté !

Clé-minute #1



"Ecoutez, sans papier du véhicule, même une copie, je ne peux rien faire". On le sent hésitant, donc on lui montre une photo de l'auto avec l'immatriculation à reproduire : "Bon, je peux vous dépanner. Par contre, je n'ai plus de plaque avec l'identifiant départemental. Je vous en mets un autre et je vous fais une ristourne." Bilan : 30€ le jeu au lieu de 37€.

Feu Vert



"Je suis vraiment désolé, ça n'est pas possible. Sans la carte grise, ni le véhicule, je ne peux rien faire pour vous. Si on est contrôlés, on risque gros." Rien n'y fait, même en lui montrant une photo de l'auto concernée. "Revenez avec la voiture ou les papiers demain matin, on ouvre à 9 heures. Là, on fera vos plaques sans problème".

Garage indépendant



"Dans l'absolu, je pourrais faire les plaques que vous voulez, mais ma machine est HS. Donnez-moi le numéro que vous voulez : je vous les commande sur un site qui ne réclame aucun justificatif *, et quand je les reçois, je vous les pose. Maintenant, si vous êtes vraiment pressé, allez directement voir en centre-auto."

Pro de la carte grise #1



"Moi, je veux bien vous dépanner, mais à une condition : il me faut au minimum une copie de la carte grise. La photo de la voiture ne suffit pas. En outre, je ne pourrai pas les faire aujourd'hui, parce que j'ai vendu tout mon stock de plaques et je n'en recevrai des nouvelles que demain." OK, pas grave. Suivant...

Pro de la carte grise #2



Là, c'est une femme d'un certain âge qui tient l'échoppe ambulante. Et nous sentons que ça va être coton : "Que vous ayez besoin de plaques rapidement ou pas, sans la carte grise originale, je ne fais rien. Allez voir chez Feu Vert, eux pourront peut-être." On avait vu juste : face à ce gros caractère, rien à faire !

Un jeu d'enfant, même si ça ne marche pas à tous les coups

* Commander des plaques en ligne sans justificatifs est encore plus simple que d'essayer d'en obtenir dans un commerce physique !



F. TARRAIN

Clé-minute #2



"Aucun souci pour vos plaques. Comme vous n'avez pas les papiers, vous avez peut-être une photo de la voiture ?" Oui, on a. "OK, ne bougez pas, le temps de faire chauffer la machine et je sors vos plaques en plexi souple. Je ne fais plus d'alu, les caractères se décollaient." Hop ! 40 € plus tard, elles sont à nous..."

Norauto



"Vous avez la carte grise ?" Non, juste une photo de la voiture... Il hésite, puis nous glisse : "Bon, je vais vous les fabriquer. Mais surtout ne le dites à personne autour de vous. Parce qu'en théorie, je n'ai pas le droit de le faire." Emballé, c'est pesé : nous réglons les 34 € pour le jeu de plaques alu et repartons dans la foulée avec.

Speedy



"Pas de problème, je peux vous les faire, mais en fin de matinée parce que là, je suis débordé". On repasse donc 2 h plus tard. Là, on lui donne une plaque 100 % fictive. Il la rentre dans son système, et nous glisse : "Ah, vous roulez en Golf ?" "Oui, oui, c'est ça." On paye, puis l'un de ses collègues nous apporte des plaques de... Golf, donc.

Avec son bagout et sans forcer, notre espion a réussi à repartir avec quatre jeux de plaques "bidon" ! Preuve qu'en l'absence d'un cadre réglementaire contraignant pour les vendeurs, leur délivrance reste tout, sauf sécurisée. Ce qui doit bien faciliter la vie des vrais escrocs.

Flash info

Les voitures radars privatisées arrivent-elles en ville ?

C'est une "nouveauité" passée totalement inaperçue, que nous avons repérée en épluchant la dernière version de la base de données de l'activité des voitures radars privatisées. En 2024, sur 9,6 millions de contrôles de vitesse qu'elles ont effectués dans 55 départements, 173 605 ont eu lieu sur des axes limités à 50 km/h. Certes, ça peut sembler peu (1,8% du total), mais c'est une première : un an plus tôt, en 2023, sur 12,7 millions de contrôles, aucun n'avait eu lieu à cette allure ! Faut-il en déduire qu'en 2024 les voitures radars se sont mises à "flasher" en ville ? Oui et non. En y regardant de plus près, ce sont surtout lors des traversées de villages ou de lieux-dits, limitées à 50 km/h, que les contrôles ont eu lieu, les grandes agglomérations intramuros étant épargnées. Problème, on a aussi repéré une activité à 50 km/h sur des axes à la limitation... supérieure (comme sur la RD21 vers Saucats, en Gironde, ou autour de la dune du Pilat). Les voitures radars privatisées ne seraient-elles pas infaillibles ? Toujours est-il que lorsqu'elles surveillent cette vitesse maximale autorisée (VMA), elles font un vrai carton avec un taux d'infraction de 27,5%, contre une moyenne, toutes limitations confondues, de 10,3% ! Enfin, sachez-le : les départements ou les axes à 50 km/h ont été les plus contrôlés, en 2024, sont le Pas-de-Calais, le Nord, la Gironde et les Pyrénées-Atlantiques. Et en 2025 ? Il est encore trop tôt pour le savoir...



REPORTER AUTO PLUS

Cabines : la journée de la semaine



Aisne (02)

RD1, PR 109+980, Dhuys et Morin-en-Brie (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome a pris à la sortie de Fontenelle-en-Brie, devant les transports Diximus.
48°55'17.2"N 3°28'30.1"E



Eure-et-Loir (28)

RD24, PR 38+930, Mainvilliers (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome vous contrôle devant le centre d'examen du permis de conduire.
48°27'07.5"N 1°26'30.2"E



Aveyron (12)

RD840, PR 7+500, Onet-le-Château (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome est installé entre l'aéroport et le complexe sportif du Trauc.
44°23'26.3"N 2°30'41.7"E



Seine-et-Marne (77)

RD215, PR 41+710, Dagny (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome se trouve à l'entrée du petit hameau, avant Dagny lorsque l'on arrive de Jouy-le-Châtel.
48°42'31.6"N 3°09'46.8"E

SIGNELEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

Carburant

Le gazole à moins de 2 cts du SP95-10 !

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 29 janvier 2026.

Cours du baril de Brent : 58,80 € (+ 4,22 €).

Gazole	+ 1,1 ct en une semaine 1,688 € - 4,5 cts en un an	SP95-E10	+ 0,6 ct en une semaine 1,705 € - 8,4 cts en un an
SP95	+ 0,3 ct en une semaine 1,733 € - 8,1 cts en un an	SP98	+ 0,5 ct en une semaine 1,813 € - 8,1 cts en un an
E85	+ 0,1 ct en une semaine 0,783 € - 2 cts en un an	GPL	+ 0,1 ct en une semaine 0,968 € - 4,3 cts en un an

La tendance à court terme : ↗ En hausse

Nouveau Citroën C5 Aircross



à partir de **349 € / mois⁽¹⁾**

LLD 49 mois / 40 000 km 1^{er} loyer de 3 000 €



JUSQU'À
8
ANS

CITROËN,
WE CARE
GARANTIE

CITROËN PRÉFÈRE TotalEnergies Modèle présenté Nouveau C5 AIRCROSS Hybride rechargeable, 195ch, boîte automatique MAX avec options, 536 € / mois aux mêmes conditions. (1) Exemple pour une Location Longue Durée (LLD) d'un Nouveau C5 Aircross Hybride 145ch boîte automatique YOU neuf, hors option. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 28/02/26 auprès du réseau Citroën participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07 004 921 (www.orias.fr), 43 Rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY. We Care : voir détails sur citroen.fr

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

Votre sérénité, notre priorité.

JUSQU'À

8

ANS

CITROËN,

WE CARE
GARANTIE



Citroën We Care : Valable dans le réseau Citroën participant dans la double limite de 8 ans et 160 000 km. Conditions sur citroen.fr.

CITROËN

TOYOTA GAZOO RACING



A 24 ans, Oliver Solberg a réalisé une incroyable performance au volant de sa Toyota GR Yaris, s'offrant une première victoire au Monte-Carlo.

BASTIEN ROUX/DPPI



Rallye Monte-Carlo 2026 (WRC)

Une édition pleine de surprises !



Ce 94^e rallye Monte-Carlo a offert un spectacle extraordinaire, par ses conditions dantesques, la beauté de ses paysages, mais aussi par la fraîcheur de son vainqueur... inattendu !

► **Texte :** Agnès Lasbarrères

Cette première manche (sur 14) du championnat du monde des rallyes 2026 a de fortes chances de rester gravée dans les mémoires. Toujours attendu avec impatience, parce qu'il ouvre la saison, qu'il est réputé très difficile et qu'il est tout simplement mythique, le Monte-Carlo a plus que répondu aux attentes ! Et ce, principalement, grâce à deux invités pas forcément prévus. La neige tout d'abord, en quantité incroyable, du jamais vu depuis plus de 15 ans au moins, offrant un décor féérique pour les spectateurs, mais bien souvent cauchemardesque pour les concurrents (s'y étant ajouté du verglas, du brouillard et de la pluie...). Ensuite, un dénommé Oliver Solberg, fils du champion du monde des rallyes 2003, Petter Solberg, qui a livré une performance de haute volée et bluffé tout le monde en remportant ce rallye. Pourtant rien ne prédisait ce scénario. Désigné favori, on imaginait facilement Sébastien Ogier, auréolé de son neu-

vième titre de champion du monde, décrocher une onzième victoire au Monte-Carlo. Ou sinon, voir son infortuné dauphin et coéquipier, le Gallois Elfyn Evans, - enfin - s'imposer. Que nenni ! Contre toute attente, c'est une "nouvelle" recrue au sein du Toyota Gazoo Racing qui est venu bousculer l'ordre que l'on croyait établi.

Un jeune loup dans la bergerie

Toutefois, bien qu'agé de 24 ans à peine, Oliver Solberg n'est pas un débutant. Il a commencé sa carrière en rallye en 2017 et a fait ses premières "piges" en WRC en 2021 chez Hyundai. En 2022, il est titularisé et partage la i20 avec Dani Sordo (en alternance). Mais il est remercié avant même la fin de la saison (un peu trop de sorties de piste...) et il rétrograde en WRC2 (l'antichambre du WRC). Il termine deuxième au général en 2024 et remporte le titre en 2025. Mais surtout, au cours de cette même année, il est appelé par Toyota, en vue de remplacer Sébastien Ogier (en programme partiel) pour

le rallye d'Estonie. Et à la surprise générale, Solberg décroche la victoire, et avec panache en plus (9 spéciales remportées sur 20) ! C'est donc presque sans surprise que Toyota a recruté Oliver Solberg pour l'intégralité de la saison 2026, afin de pallier le départ de Rovaniemi (parti s'essayer à la monoplace au Japon). Pour son retour dans la catégorie reine, mais cette fois à temps plein, Solberg n'a pas fait les choses à moitié. D'emblée, ses coéquipiers ont compris

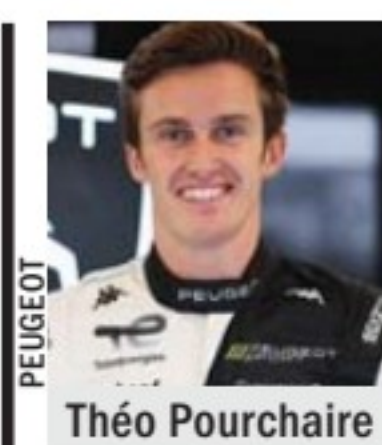
qu'il allait falloir compter avec le jeune Suédois. Dès la première spéciale, il s'est intercalé à la deuxième place entre Evans et Ogier, et a remporté la deuxième spéciale, s'installant en tête du classement général avec déjà - 44" d'avance sur Evans et plus d'une minute sur Ogier, dès le jeudi soir. Le vendredi, malgré des conditions ultra-changeantes et piégeuses, il portera même l'écart jusqu'à 1'10" sur le Gallois, et 1'40" sur le Français ! Et l'incroyable et spectaculaire festival de Solberg s'est poursuivi jusqu'au bout, perdant quelques secondes par-ci, les regagnant par là. Le tout avec toujours un fort engagement, commettant quelques erreurs, le conduisant même à une belle incursion dans un champ de neige, qui aurait pu lui être fatale. Mais il devait être écrit que la victoire au Monte-Carlo était pour lui. Et c'est avec 51"8 d'avance sur Evans (2^e) et 2'02"2 sur Ogier (3^e) qu'il a sauté de joie sur la plus haute marche du podium. Chez les rivaux de Solberg, aux volants de Hyundai, la déception était de mise. Fourmaux terminant 4^e à 6' et Neuville, 5^e à plus de 10' ! Il leur faudra inverser la tendance lors du prochain rallye, en profitant de l'absence d'Ogier qui a prévu de n'effectuer que 10 manches en 2026. Mais, la relève chez Toyota semble bien assurée par ce nouveau trublion de 24 ans, qui sera sur ses terres, en Suède, du 12 au 15 février. ■

Les Hyundai ont été à la peine. Seul Adrien Fourmaux sauve (un peu) les meubles en remportant deux spéciales et en terminant 4^e au général.



DAMIEN SAULNIER/DPPI

Les autres temps forts du sport



Théo Pourchaire



Victor Martins

Deux rookies français, chez Alpine et Peugeot, en WEC

Ces ex-pilotes de Formule 2 font cette saison leurs grands débuts dans le championnat du monde d'Endurance (WEC), en Hypercar.

Théo Pourchaire (22 ans), évoluera au sein du Team Peugeot (après avoir fait sa première course sur la 9X8 à Bahreïn, manche de clôture de 2025). Et Victor Martins (24 ans), qui découvrira cette discipline à l'occasion du premier round au Qatar, le 28 mars, a été enrôlé par Alpine en remplacement de Mick Schumacher (parti en Indycar).

THE DACIA SANDWINNERS



THE DACIA SANDRIDERS REMPORTENT LE RALLYE DAKAR 2026

Pour leur deuxième participation au rallye Dakar, The Dacia Sandriders s'imposent en décrochant la victoire. Félicitations à Nasser Al-Attiyah et à son navigateur Fabian Lurquin, qui se hissent à la première place du podium au terme d'une course intense et d'une performance remarquable. Dacia félicite l'ensemble de la team ainsi que les autres participants.

the = les; winners = gagnants

Le véhicule présenté a été conçu spécifiquement pour les rallyes-raids. Non disponible à la commande. Scène réalisée sur circuit fermé par un professionnel.
Renault S.A.S. RCS Nanterre 441 639 465



Terminus, tout le monde tombe !

Réputée pour son architecture futuriste, son atmosphère cyberpunk, ses infrastructures insolites (comme la ligne de monorail qui traverse un immeuble) et ses bâtiments aux niveaux kafkaïens (rez-de-chaussée d'un côté, équivalent d'un 22^e étage de l'autre à cause du relief montagneux), Chongqing, en Chine, a décidé de pousser le curseur de sa singularité au maximum : autoproclamée "ville magique 8D", la mégapole aux 35 millions d'habitants multiplie les installations artistiques destinées à attirer les touristes. Mission accomplie avec ce car encastré dans la façade d'un immeuble, scène surréaliste qui, bien sûr, fait lever les têtes et dégainer les appareils photo.

► **Photo :** Imaginechina via AFP





Illustration **Auto Plus**



BMW X1

En bref Lancement: début 2027 – Longueur: 4,55 m environ – Essence hybrides 48 V: de 170 à 300 ch – Diesels hybrides 48 V: 163 et 211 ch
Essence hybrides rechargeables: 245 et 326 ch – Électriques: de 200 à 300 ch – A partir de: 49 500 €*

RENÉ DEMARETS

Première confrontation entre les prochains BMW X1 et Merc

Ils changent tout en



Les deux stars du segment des SUV compacts chics vont faire peau neuve au début de l'automne. L'occasion d'une première confrontation avant leur révélation officielle, afin de découvrir ce que chacun nous réserve. Premier constat: les évolutions s'annoncent nombreuses.

► **Texte:** Julien Sarboraria

Décidément, BMW et Mercedes se marquent à la culotte. Après avoir renouvelé leurs SUV familiaux 100% électriques – iX3 et GLC électrique – l'an passé, Munich et Stuttgart poursuivent leur duel sur le segment inférieur, celui des SUV compacts premium. L'année 2026 signera en effet l'arrivée des nouveaux BMW X1 et Mercedes GLA. Les deux modèles seront dévoilés

à l'automne, probablement à l'occasion du Mondial de l'auto à Paris, pour une commercialisation attendue dans l'Hexagone entre la fin de l'année et le premier trimestre 2027.

Si le renouvellement du SUV de Mercedes apparaît logique, le modèle actuel entamant déjà sa sixième année de carrière, celui du X1 surprend davantage. Car en plus d'être arrivé sur le marché assez récemment (courant

2022), il reste au sommet de sa forme commerciale. En 2025, il a une nouvelle fois terminé en tête des ventes de son segment, en France comme en Europe.

Le X1, petit frère de l'iX3

Ce succès n'a pourtant pas incité BMW à temporiser. La marque bavaroise, par la voix de son grand patron Oliver Zipse, a clairement fixé le cap: chaque modèle lancé à partir

de 2026 sera considéré comme "nouveau". Dès lors, à l'instar de ce qui a été fait avec la dernière Série 1, le X1 sautera la case du restylage de mi-carrière pour passer directement à une nouvelle génération. Une stratégie que confirment les premiers prototypes repérés sur les routes par nos chasseurs de scoops. Malgré un camouflage encore très épais, on devine en effet que la métamorphose s'annonce profonde.

Le point de bascule remonte au passage de BMW dans l'ère "Neue Klasse", inaugurée par l'iX3 fin 2025 (voir Auto Plus n°1952). De ce dernier, le futur X1 reprendra l'essentiel des nouveaux codes de la marque, à commencer par un dessin nettement

* Estimation Auto Plus.



Mercedes GLA

En bref Lancement: fin 2026 (électrique) – Début 2027 (hybride) – Longueur: 4,60 m environ – Essence hybrides 48 V: 156, 183 et 210 ch
Électriques: 224, 272 et 354 ch (4x4) – A partir de: 50 000 €*

Mercedes GLA

2026

plus épuré. Bandeau noir à l'avant intégrant les optiques, double haricot affiné, larges feux arrière horizontaux: ce nouveau look, censé évoquer le passé de la marque, tranche surtout avec les excès stylistiques qui ont valu à certains modèles de la marque de vives critiques ces dernières années.

Face à lui, le Mercedes GLA ne fera pas de la figuration. Cette troisième génération à venir marquera, elle aussi, une nette rupture avec le modèle actuel. Son gabarit progressera légèrement, pour flirter avec les 4,60 m (contre 4,53 m aujourd'hui), tandis que la silhouette gagnera en dynamisme, sans pour autant forcer le trait à la façon d'un SUV coupé. Le style général

s'inscrira dans la lignée des autres modèles compacts de la marque, les CLA, CLA Shooting Brake et GLB (le SUV 7 places). Comme sur ces derniers, les optiques du nouveau GLA seront reliées par un fin bandeau lumineux, surmontant une calandre assez imposante, qui pourra elle aussi être illuminée. Ambiance de nuit garantie !

Stratégies opposées sur l'électrique

Outre un air de famille évident avec ses cousins, le GLA reprendra également leur plateforme (MMA). La particularité de cette dernière? Elle a été pensée dès l'origine pour accueillir aussi bien des motorisations thermiques (essence) qu'électriques. Une >>>>

Ils roulent déjà !

SCOOP

BMW X1



Mercedes GLA





➤➤➤ approche différente de celle retenue par BMW pour son futur X1. Le constructeur bavarois a en effet fait le choix de deux bases techniques distinctes : les versions thermiques conserveront l'architecture actuelle, tandis que l'iX1 adoptera la nouvelle plate-forme "Neue Klasse", inaugurée par l'iX3 et dédiée à l'électrique. La marque a toutefois confirmé que le design serait commun, quelle que soit la motorisation. Cette base

technique dernier cri permettra à l'iX1 de franchir un cap technologique, notamment grâce à une architecture électrique en 800 V autorisant des recharges bien plus rapides (jusqu'à 400 kW sur l'iX3, capable de passer de 10 à 80% en seulement 21 minutes, selon la marque), mais aussi grâce à des moteurs plus efficaces et à des batteries à cellules cylindriques offrant une meilleure densité énergétique. L'autonomie maximale devrait

ainsi avoisiner les 650 km, soit bien plus que les 514 km revendiqués par l'actuelle génération dans sa dernière évolution, lancée fin janvier.

Fidèles au thermique

De quoi inquiéter Mercedes ? Pas vraiment. Malgré le choix d'une plate-forme multiénergie, la marque n'entend faire aucun compromis sur l'électrique. Le GLA profitera, lui aussi, d'une architecture en 800 V et d'électromoteurs au rendement amélioré. L'arsenal sera complété par un puissant système de récupération d'énergie au freinage, une pompe à chaleur à la gestion intelligente, ainsi qu'une transmission à deux vitesses destinée à réduire la consommation sur voies rapides. Résultat : l'autonomie fera également un bond, sachant qu'elle dépasse déjà les 630 km sur le nouveau GLB (donnée constructeur), moins aérodynamique que le futur GLA. Les deux SUV allemands resteront également fidèles au

thermique, mais quelques différences sont à noter. Le GLA héritera du nouveau bloc 1.5 turbo hybride 48 V, autorisant de brefs roulages en électrique grâce à un petit électromoteur intégré à la boîte auto. à huit rapports. Les motorisations du X1 devraient également, dans leur ensemble, adopter l'hybridation légère, mais sans possibilité de roulage en électrique pur. En revanche, l'offre s'annonce plus étendue, avec également des déclinaisons hybrides rechargeables et des diesels. Deux options qui ne sont, à ce stade, pas envisagées pour le GLA. Enfin, la révolution se poursuivra aussi à bord pour les deux SUV allemands. Fini le double écran incurvé dans le X1, qui reprendra l'ambiance minimaliste inaugurée par l'iX3. Le GLA adoptera, pour sa part, une présentation proche de celle des derniers CLA et GLB, avec une planche de bord intégrant jusqu'à trois écrans, dont un dédié au passager avant. ■



➤ **Notre expert design :** René Demarets

Des SUV à la croisée des chemins

Les deux protagonistes opèrent un changement de cap marqué. Le X1 abandonne les plis et les creux multiples au profit du langage stylistique "Neue Vision", caractérisé par des lignes épurées et des surfaces planes. En face, le GLA modifie aussi son orientation. S'il conserve les courbes tendues propres à Mercedes, il affirme désormais pleinement un statut de SUV par ses proportions et ses lignes plus musclées – notamment au niveau de l'aile arrière –, et arbore la nouvelle calandre étoilée, plus carrée.



LARSON

Le tout-écran s'impose à bord

BMW



UWE FISCHER/BMW

Au fil des années, les voitures sont devenues de véritables objets high-tech roulants. Les futurs BMW X1 et Mercedes GLA n'y feront pas exception. Le premier reprendra les principales innovations inaugurées par l'iX3 (photo de gauche), à commencer par le "Panoramic Vision".

Ce large bandeau noir, situé à la base du pare-brise, remplace l'écran d'instrumentation normalement positionné derrière le volant, et fonctionne de concert avec un affichage tête haute à réalité augmentée. L'ambiance sera moins épurée dans le GLA, mais tout aussi technologique, avec un mobilier repris du

Mercedes



MERCEDES

nouveau Mercedes GLB (photo de droite) et une multiplication des écrans. Dans les deux cas, les commandes physiques auront quasiment disparu. L'essentiel des fonctions passera par la dalle tactile, ou par commande vocale via un puissant système multimédia dopé à l'intelligence artificielle.



Skoda Vision O Concept

Révolution à venir...



A quoi ressembleront les prochains modèles du constructeur tchèque ? Elements de réponse avec ce concept-car spectaculaire, et déjà capable de rouler !

► **Texte :** Charles Thouluc
Photos : Peter Homolka/Skoda

Habitués ou non de la marque, nous serons tous surpris par les futurs modèles de Skoda. A travers un concept-car déjà roulant (*voir encadré*), le constructeur lève le voile sur le design de ses prochains grands breaks (Octavia et Superb) à l'horizon 2030. Et il y a du changement ! Le Vision O préfigure les nouveaux codes stylistiques de la marque. Ses lignes, douces mais puissantes, épurées et raffinées, offrent ce savant mélange de force et d'élégance que l'on retrouve sur certaines Volvo, notamment des feux effilés, en forme de "T" et reliés à la base. A bord, sobriété et simplicité sont les maîtres mots. Il y a peu de boutons. La plupart des

commandes sont regroupées dans l'écran central, qui inclut un nouveau logiciel faisant largement appel à l'intelligence artificielle pour assister la conduite. Le bloc d'instrumentation prend place à la base du pare-brise, sous la forme d'un long bandeau. Il est visible par tous les passagers, qui apprécieront aussi les matériaux cosus de ce haut de gamme. Tous sont issus du recyclage, et à leur tour recyclables. Des enceintes Bluetooth portables, un réfrigérateur et un range-parapluie dans chaque portière font partie des astuces typiques de Skoda. Comme les actuelles Octavia et Superb Combi, ce concept-car dispose d'un grand coffre. La marque annonce 650 dm³, et jusqu'à 1700 dm³

Le design à la fois puissant et élégant du Vision O préfigure celui des futurs breaks Skoda Octavia et Superb. Ça change !



En bref

Lancement : horizon 2030
Longueur : 4,85 m
Moteurs : électriques



L'habitacle élégant, aux lignes sobres et épurées, reçoit des matériaux recyclés et recyclables. L'IA améliore les performances du multimédia.

Pas sûr que les portes à ouverture antagoniste soient conservées.



Bien conçu et astucieux (rangements dans les parois), le coffre est gigantesque. La banquette ne maintient pas assez, mais l'espace généreux est appréciable.



banquette rabattue. Concernant les tarifs, les moteurs et leur puissance, le suspense demeure. Le constructeur ne communique aucune informa-

Et aussi

On l'a déjà conduit !



► Encore au stade de prototype, le Vision O ne peut pas prendre la route. Nous l'avons toutefois essayé dans un lieu privé, sur quelques centaines de mètres, au pas. Doté à ce stade d'un petit moteur électrique, il ne se déplace qu'à faible vitesse. Avec des suspensions et des trains roulants encore en cours de développement, de légers craquements s'entendaient dans l'habitacle. Néanmoins, nous avons apprécié le confort des sièges – malgré leur garniture fine –, la douceur des commandes (direction et pédales) et l'excellente visibilité à travers les larges surfaces vitrées. Sans oublier le bon diamètre de braquage, précieux au moment de manœuvrer ce grand break de 4,85 m de long !

**La voiture, mes envies,
donner plus de place à l'écologie
dans mes déplacements :
Prêt personnel Auto⁽¹⁾.**

Comme Olivier, client de La Banque Postale, profitez de notre Prêt personnel Auto⁽¹⁾ ou de notre Prêt personnel Véhicule Vert⁽¹⁾ pour concrétiser vos projets. Retrouvez ici toute son histoire : surlaroutedevosprojets.fr

Découvrez notre offre spéciale⁽²⁾
du 05/01 au 01/03/2026 inclus.



En bureau de poste ou sur
www.labanquepostale.fr



UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

(1) Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.

(2) Pour toute souscription en Bureau de Poste, par téléphone et souscription en ligne accessible aux clients de La Banque Postale depuis leur Espace Client Internet.

Prêteur : La Banque Postale Consumer Finance - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 243 250 000 €. 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine-Saint-Denis Cedex. RCS Bobigny n°487 779 035. IDU EMP FR232875_01MFVK.

Distributeur/Intermédiaire de crédit : LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance. Capital social 6 585 350 218 €. 115 rue de Sèvres, 75275 Paris Cedex 06. RCS Paris n°421100645. Orias n°07023424. © Getty Images.

Le magazine des anciennes qui sont plus que de simples occasions !



EN VENTE ACTUELLEMENT



Notre labo a mesuré...

17,1 kWh/100 km sur autoroute

pour le Tesla Model Y Standard Propulsion (299 ch)



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, nous testons la nouvelle version Standard Propulsion du Tesla Model Y, au tarif imbattable : à partir de 33 390 € sous condition de reprise (voir p. 36) ! Mais que vaut cette variante en matière de consommation sur autoroute ? Avec seulement 17,1 kWh/100 km, c'est tout simplement le SUV familial électrique le moins glouton du marché ! Une sobriété qui lui permet d'offrir une autonomie autoroutière supérieure à la moyenne de la catégorie (350 km), en dépit d'une batterie de capacité plutôt modeste (60 kWh utiles⁽¹⁾). Il est rejoint sur le podium par la version Grande Autonomie Transmission Intégrale (2^e avec 18,7 kWh/100 km), seul autre modèle à passer sous la barre des 20 kWh/100 km. Les Skoda Enyaq 85 et Volkswagen ID.4 Pro 77 kWh complètent le podium, avec 20,3 kWh/100 km. Premier modèle tricolore du classement, le Peugeot E-5008 73 kWh se classe 15^e avec 23,3 kWh/100 km (310 km d'autonomie sur autoroute).

Vincent Desmonts

TOP 20

Consommation autoroutière (en kWh/100 km)

1 ^{er}	Tesla Model Y Standard 60 kWh ⁽¹⁾ (299 ch)	17,1
2 ^e	Tesla Model Y Gde Auton. AWD 75 kWh ⁽¹⁾ (410 ch)	18,7
3 ^e	Skoda Enyaq 85 77 kWh (285 ch)	20,3
3 ^e ex æq	Volkswagen ID.4 Pro 77 kWh (286 ch)	20,3
5 ^e	Ford Explorer Extended Range 77 kWh (285 ch)	20,8
6 ^e	Cupra Tavascan 77 kWh (286 ch)	20,9
7 ^e	Kia EV6 63 kWh (170 ch)	21
8 ^e	Nissan Ariya 63 kWh (218 ch)	21,9
9 ^e	Ford Mustang Mach-E Stand. 72 kWh (269 ch)	22
10 ^e	Xpeng G6 RWD Long Range 87,5 kWh (280 ch)	22,4
11 ^e	Ford Capri Extended Range 77 kWh (285 ch)	22,5
12 ^e	Nissan Ariya 87 kWh (242 ch)	22,6
13 ^e	Audi Q4 Sportback e-tron 45 77 kWh (285 ch)	22,7
14 ^e	Xpeng G6 AWD Performance 81 kWh (495 ch)	22,9
15 ^e	Peugeot E-5008 73 kWh (210 ch)	23,3
16 ^e	Cupra Tavascan 77 kWh (286 ch)	23,6
17 ^e	Volkswagen ID.5 GTX 79 kWh (340 ch)	23,7
18 ^e	Nissan Ariya e-4orce 87 kWh (306 ch)	24
18 ^e ex æq	Skoda Enyaq Coupé 85x 77 kWh (285 ch)	24
20 ^e	Peugeot E-5008 4x4 73 kWh (325 ch)	24,2

Tous les modèles testés cette semaine

Alpine A390 GT 400 ch	P. 29
Audi Q5 2.0 TDI Hybride quattro S line 204 ch	P. 29
BMW X3 20 xDrive M Sport 208 ch	P. 30
Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 Extreme 150 ch	P. 30
DS N°8 Etoile Long Range AWD 350 ch	P. 32
Ford Kuga 2.5 Hybrid Active X I-AWD 183 ch	P. 32
Peugeot 308 1.6 Plug-in Hybrid GT 195 ch	P. 40
Peugeot E-5008 GT Exclusive 4x4 325 ch	P. 33
Renault Clio 1.8 E-Tech full hybr. Techno 160 ch	P. 44
Renault Rafale 1.2 hyper hybrid 4x4 300 ch	P. 33
Suzuki Vitara 1.4 Hybride Allgrip Style 110 ch	P. 34
Tesla Model Y Standard Propulsion 299 ch	P. 36
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride 4x4 Design 130 ch	P. 34
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid Style 204 ch	P. 40



NICOLAS SOLER



Un essai rétro de la Volvo 760

P. 46

Une erreur s'est glissée dans notre précédent top 20 (n° 1952) : si les valeurs du tableau étaient correctes, le classement était erroné. Notamment, la compacte n° 1 de l'autonomie sur autoroute n'est pas la Citroën C4 X Hybride, mais bien la VW Golf 1.5 eTSI Hybrid, avec 893 km. Toutes nos excuses pour cette bétise.

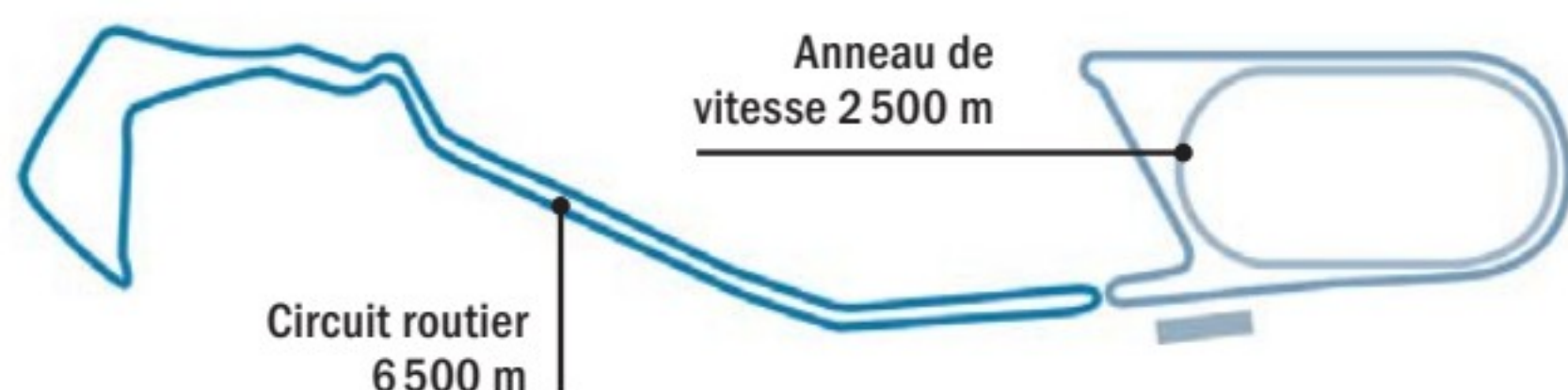
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

Notre technicien



Frédéric Haas

400 voitures mesurées par an : consommations, performances, habitabilité, volume de coffre... Depuis 1988, chaque nouveau modèle est soumis au même protocole de tests sur l'autodrome de Montlhéry. Les données (accélérations, freinages, cotes intérieures...) sont relevées à l'aide d'un appareillage ultra-précis. La consommation (calculée à 0,01 l près pour les moteurs thermiques) et l'autonomie électrique sont mesurées selon un cycle plus réaliste que celui des constructeurs (WLTP).



Nos essayeurs



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres parcourus. Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Ils alimentent ainsi une base de données exceptionnelle.

Une grille de notation rigoureuse. Essayé sur piste et route ouverte, en conditions normales ou extrêmes, chaque modèle est noté dans sa catégorie, selon de multiples critères. Nous archivons nos résultats depuis 1988.

1. Estimation Auto Plus, Tesla ne communiquant pas ce type de données.

Aussi à l'aise sur le bitume que sur la neige

Dix nouveaux SUV 4 roues motrices



Gages de polyvalence et de sécurité, les transmissions 4x4 reviennent en force sur les SUV. Un retour favorisé par l'électrification des moteurs, qui limite le malus tout en ouvrant des perspectives techniques. D'importantes disparités subsistent toutefois dans les solutions retenues. Voici notre sélection des dix stars du moment.

► **Texte :** Charles Thouluc

En complément, lire aussi nos sujets sur la loi montagne et la conduite en hiver, p. 51 et 64.

Au sommaire

Alpine A390	P. 29
Audi Q5	P. 29
BMW X3	P. 30
Dacia Duster	P. 30
DS N°8	P. 32
Ford Kuga	P. 32
Peugeot E-5008	P. 33
Renault Rafale	P. 33
Suzuki Vitara	P. 34
Toyota Yaris Cross	P. 34



Alpine A390 GT

Electrique

89 kWh - 400 ch - 67 500 € / 67 120 €*



Bien présenté et correctement proportionné, l'A390 manque cependant d'un peu d'exclusivité pour un modèle sportif haut de gamme.

Poids élevé, mais esprit sportif préservé...

► Après l'A290 (version sportive de la Renault 5 E-Tech), Alpine poursuit son offensive électrique avec l'A390. Ce SUV de 4,62 m de long n'est disponible qu'en 4x4, et permet à la marque sportive du groupe Renault de jouer dans la cour des grands, avec le Porsche Macan, le Tesla Model Y, etc. Fort de 400 ch en GT et de 470 ch en GTS, l'A390 est équipé de trois moteurs : un à l'avant, deux à l'arrière. Outre une adhérence optimale, ce choix technique original assure une agilité épatante dans les virages en jouant sur le couple distribué à chaque roue (Active Torque Vectoring). L'A390 donne le sourire au volant : précis, efficace et même joueur lorsqu'on le pousse dans ses retranchements, assorti d'un

amortissement certes ferme, mais pas excessivement raide. Pourtant, les suspensions sont fortement sollicitées pour contenir les 2 124 kg (selon le constructeur) de la voiture. Un poids élevé mais que l'on ressent peu en conduisant. La batterie en représente une grande partie. Cette grosse "pile" de 89 kWh utiles autorise plus de 500 km d'autonomie théorique. En réalité, sur autoroute, on rechargera (en moins de 30 min sur borne rapide⁽¹⁾) tous les 300 à 350 km environ, en tenant compte d'une plage d'utilisation jusqu'à 80%. Décevant côté habitabilité vu le gabarit du SUV, l'A390 se rattrape en ergonomie. Enfin, il apparaît cher face à la concurrence, même en finition de base GT.



LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	200 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s8
Autonomie cycle mixte	557 km
Temps de charge sur borne rapide	29 min ⁽¹⁾
Poids	2 124 kg
Coffre	532 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	1 synchrone à rotor bobiné (AV), 2 synchrones à aimants permanents (AR)
Batterie lithium-ion	89 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	400 ch
Couple maxi	661 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km / - 380 €
Transmission 4x4	Electrique
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ⁽²⁾ ●

1. De 15 à 80 % à 150 kW maxi.
2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

Notre verdict

Intéressant

Audi Q5 2.0 TDI Hybride quattro S line

Hybride diesel

204 ch - 72 200 € / 85 100 €*



En quattro - seule transmission disponible -, le Q5 TDI dépasse les 2 tonnes, ce qui pénalise l'agilité. Confort et présentation séduisent, mais à quel prix !

Le Q5 quattro pénalisé malgré son diesel hybride

► Renouvelé en début d'année dernière, le Q5 est moins à la fête que ses prédécesseurs. Entre la concurrence plus nombreuse et mieux armée et, surtout, les normes écologiques de plus en plus sévères, cette troisième génération perd en attractivité. Rien qu'avec le nouveau barème des malus (CO₂ + poids) en vigueur en France en 2026, la facture de cette version diesel à transmission quattro mécanique s'alourdit de 15 045 €, en dépit de l'hybridation. Elle atteint au total plus de 85 000 €*, malgré une petite remise de 3% ! Heureusement - au regard du prix exorbitant -, la présentation cossue séduit dans cette finition haut de gamme S line, aux matériaux de qualité et bien assemblés. L'habitabilité est

un peu juste à l'arrière, mais on apprécie le confort de la banquette (coulissante), souple et ergonomique, ainsi que la bonne insonorisation de l'habitacle. Il est vrai que le 2.0 TDI reste discret avec son hybridation 48 V. Une technologie qui lui permet de manœuvrer et même de rouler quelques mètres sans brûler de gazole, grâce au petit électromoteur de 24 ch logé dans la boîte auto. Quant à la transmission quattro, elle alourdit la voiture. Avec 2 103 kg sur la balance de notre labo, le Q5 TDI manque d'agilité. Mais son excellente motricité sur routes glissantes rassure. Et pour un véhicule de 204 ch et plus de 2 tonnes, l'appétit (6,9 l/100 km en moyenne) n'a rien d'excessif.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	29s6 ●
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s7 ●
Consommation moyenne	6,9 l/100 km ●
Route/Autoroute/Ville	7 / 7 / 6,6 l/100 km
Poids	2 103 kg ■
Coffre	De 550 à 635 dm ³ ⁽¹⁾ ◆

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres, 1 968 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 24 ch
Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/min
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Malus	160 g/km / + 15 045 € ⁽²⁾
Transmission 4x4	Mécanique
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ●

1. Banquette reculée/avancée.
2. Avec 6 275 € de malus au poids.

Notre verdict

Correct

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, le malus écolo ou la prime CEE.

▲ Très bien ◆ Bien ● Moyen ■ Décevant ▼ Mauvais (dans la catégorie)



BMW X3 20 xDrive M Sport

208 ch - 69 100 € / 80 500 € *

Essence



Toutes les versions du X3 reçoivent une transmission intégrale de série. Agile, prévenant, bien amorti et peu bruyant, ce SUV se montre plaisant à conduire et confortable.

Transmission xDrive à tous les étages

► Cette quatrième génération, apparue fin 2024, affiche un style massif et un peu bling-bling avec sa calandre illuminée (option dans un pack à 2 100 €!) et sa grande dalle numérique dans l'habitacle. Sur le plan technique, la transmission intégrale xDrive est désormais proposée sur toutes les versions, même en entrée de gamme essence, confiée à un moteur 2.0 turbo de 208 ch. Doux, peu bruyant et bien épaulé par la boîte auto. à huit vitesses, celui-ci consomme hélas davantage que certains rivaux de même puissance, dotés d'une vraie hybridation. Le X3 s'appuie sur un système 48 V qui ne fait pas de miracle. Dans ces conditions, il écope de 12 079 € de malus (7 959 € au titre des émissions de CO₂,

4 120 € pour le poids). S'affichant ainsi à plus de 80 000 €* en entrée de gamme, le X3 se positionne désormais comme un modèle élitiste. D'autant qu'à ce prix, ses performances apparaissent plutôt modestes pour la catégorie. Elles suffisent néanmoins pour apprécier les qualités dynamiques du châssis. Bien installés sur une banquette confortable, les passagers les plus grands pourront toutefois regretter un espace moyen pour leurs jambes. Au contraire, le coffre, volumineux et bien conçu, est facile à charger. Mais la finition déçoit et, pour profiter d'un X3 à la hauteur du standing revendiqué, de nombreuses options regroupées dans des packs onéreux s'imposent.



THOMAS ANTOINE / ACE TEAM

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Consommation moyenne	7,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,6 / 7,1 / 8,4 l/100 km
Poids	1 937 kg
Coffre	570 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 998 cm ³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V
Puissance maxi combinée	208 ch
Couple maxi	330 Nm à 1 500 tr/min
CO ₂ /Malus	159 g/km / + 12 079 € ⁽¹⁾
Transmission 4x4	Mécanique
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Réservoir	65 litres
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,92 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Inclut 4 120 € de malus au poids.

Notre verdict

Correct

Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 Extreme

150 ch - 30 300 € / 30 540 € *

Hybride essence/GPL



Grâce à sa transmission 4x4 électrique et à son moteur à hybridation 48 V acceptant le GPL, le Duster n'écope que d'un petit malus, tout en se montrant efficace et rassurant.

Une solution originale, un coût à l'usage réduit

► Cette nouvelle version du Duster combine l'hybridation 48V, la bicarburation GPL et la transmission intégrale, le tout à un prix bien placé par rapport à la concurrence, même sans remise. L'ensemble 1.2 hybrid-G 4x4 de 150 ch remplace le 1.2 mild hybrid de 130 ch, dont la transmission classique (par arbre) lui aurait valu un malus de 16 229 € en 2026. Pour limiter la surconsommation due au poids et aux frottements mécaniques, Dacia a opté pour l'électrification du train arrière au moyen d'un petit électromoteur de 31 ch et 87 Nm de couple, équipé de sa propre boîte de vitesses à deux rapports. L'ensemble se montre plus plaisant à mener que la version 1.8 hybrid de 155 ch, grâce notamment à la boîte auto. EDC

à double embrayage. Ce système 4x4 étonne par son efficacité sur terrain meuble ou glissant, où l'on peut mettre à profit ses cinq modes de conduite (Eco, Neige, Boue, Sable ou Lock pour les situations les plus exigeantes). Et grâce au GPL à moins de 1 euro le litre (et malgré une surconsommation de 2,8 l/100 km), le coût à l'usage se limite à 94 €/1000 km, contre 119 € avec du SP95-E10. Certes, le réservoir de GPL occupe le fond du coffre, réduisant son volume de 82 dm³. Toutefois, les 400 dm³ restants suffisent dans l'absolu. Même constat pour l'habitabilité : elle déçoit pour un véhicule de 4,35 m de long, mais ne se montre pas pénalisante au quotidien.



ARNAUD SAUNIER

NOS MESURES⁽¹⁾

Accélération 1 000 m D. A.	32s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2
Consommation moyenne (SP95)	9,8 (7) l/100 km
Route/Autoroute/Ville	9,7 / 11 / 8,7 l/100 km
Poids	1 539 kg
Coffre	400 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 31 ch
Puissance maxi combinée	150 ch à 5 000 tr/min
Couple maxi thermique/électrique	230/87 Nm
CO ₂ /Malus	117 g/km / + 240 €
Transmission 4x4	Électrique
Boîte	Automatique, 6 + 2 vitesses
Réservoir	50/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,67
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽²⁾

1. Mesures en carburant au GPL. 2. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

Notre verdict

Une référence!

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

▲ Très bien ◆ Bien ● Moyen ■ Décevant ▼ Mauvais (dans la catégorie)

Renew

véhicules d'occasion toutes marques reconditionnés et certifiés
à découvrir dans les réseaux Renault et Dacia

voiture
d'occasion
garantie
jusqu'à 5 ans
à partir de
5€/mois*
seulement



fr.renew.auto

*garantie 5 sur 5 comprenant, selon conditions contractuelles, extension garantie constructeur, assistance pendant toute durée d'un contrat de location avec option d'achat souscrit auprès de diac, jusqu'à 5 ans max. **un crédit vous engage et doit être remboursé. vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.** loa sous réserve étude, acceptation diac. garantie optionnelle, dès 5€/mois. extension garantie constructeur souscrite par diac, sa agissant sous marque commerciale Mobilize financial services, au capital de 415100500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren : 702 002 221 - rcs bobigny - n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr), auprès de mma iard assurances mutuelles, société assurance mutuelle à cotisations fixes - rcs le mans 775 652 126, et de mma iard, sa au capital de 537 052 368€ - rcs le mans 440 048 882. sièges sociaux : 160 rue henri champion 72030 le mans cedex 9 - idu rep eco circulaire fr231780_03xlot - entreprises régies par code des assurances. offre à particuliers, valable **jusqu'au 31/12/26** dans réseau renew participant sur certaines durées loa, pour toute commande véhicule d'occasion Renault ou Dacia de moins de 5 ans, 120 000 km. conditions, détails du contrat platine en points de vente et fr.renew.auto. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

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

DS N°8 Etoile Long Range AWD

Electrique

97,2 kWh - 350 ch - 74 900 € / 71 530 €*



En 4x4, la puissance du DS N°8 grimpe à 350 ch. Mais l'autonomie perd 65 km par rapport à celle du 245 ch (4x2). Rassurant, plaisant et confortable, ce SUV offre un agrément au top.

Un style et des qualités cher payés

► Avec son style aussi original que clivant, le N°8 se situe à mi-chemin entre une grande berline surélevée et un SUV familial comme les Audi Q6 e-tron, Mercedes GLC EQ ou Tesla Model Y... Il est proposé en trois niveaux de puissance (230, 245 ou 350 ch) et deux capacités de batterie (73 ou 97,2 kWh). Seul le haut de gamme (350 ch, 97,2 kWh) profite de la transmission intégrale AWD, assurée par deux moteurs électriques (un par essieu). Ses performances, nettement supérieures à celles de la version de 245 ch, entraînent logiquement une consommation en hausse. Par conséquent, l'autonomie (560 km en moyenne relevés par notre labo) perd 65 km. Sur l'autoroute, un arrêt pour

recharger la batterie s'impose tous les 400 km environ afin d'éviter la panne sèche. Une distance honorable qui permet de profiter du grand confort de conduite que procure ce SUV. Avec ses suspensions (pilotées par caméra) offrant un "toucher de route" d'une douceur remarquable, le N°8 est une invitation permanente au voyage. Son comportement efficace ravit en particulier le conducteur. Les passagers sont moins à la fête (espace aux jambes limité, dossier trop vertical et banquette basse soutenant peu les cuisses). Déception aussi du côté du volume de coffre (525 dm³, soit 55 dm³ de moins en AWD) et du prix stratosphérique de cette version.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	26s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s2
Autonomie moyenne	495 km
Temps de charge sur borne rapide	27 min ⁽¹⁾
Poids	2 334 kg
Coffre	525 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs électr. AV/AR	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	97,2 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	350 ch
Couple maxi	509 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km / - 380 €
Transmission 4x4	Electrique
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,82 x 1,90 x 1,58
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

1. De 20 à 80 %, à 160 kW maxi. 2. Sous condition d'entretien dans le réseau, sinon 2 ans (km illimités).

Notre verdict

Correct

Ford Kuga 2.5 Hybrid Active X I-AWD

Hybride essence

183 ch - 39 790 € / 38 700 €*



Le Kuga 2.5 Hybrid 4x4 se montre sobre et agréable à conduire grâce à son comportement aussi sûr qu'efficace. Hélas, les commandes manquent de simplicité.

Hybride et 4x4 : une bonne équation

► Apparu en 2019, le Kuga de troisième génération a été restylé fin 2024. La gamme des motorisations s'articule toujours autour du quatre cylindres atmosphérique 2,5 litres. Ford le décline en hybride Flexifuel (E85) de 180 ch, en hybride de 183 ch et en hybride rechargeable de 243 ch. La transmission 4x4 (AWD) n'est proposée qu'avec la motorisation hybride de 183 ch, malheureusement sans la compatibilité avec l'E85. Cette version n'en demeure pas moins sobre pour un véhicule 4x4, avec 7 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Doux et volontaire, ce 2.5 Hybrid est également bien épaulé par une boîte de vitesses à variation continue. Celle-ci parvient à ne pas faire hurler le moteur à l'accélération,

contrairement à certaines concurrentes du même type. L'excellente motricité de cette version AWD apporte une agréable sérénité de conduite sur routes glissantes. Sur un revêtement sec, elle permet d'apprécier le bon équilibre du châssis et la grande rigueur du comportement de la voiture dans les virages. A bord, grâce à une habitabilité généreuse (banquette coulissante reculée), les passagers s'installent à leur aise, même si le confort manque de douceur à cause de suspensions trépidantes. Autres bémols : une ergonomie des commandes et une finition perfectibles. Mais le bon rapport prix/équipement du Kuga, son efficacité routière et sa sobriété compensent.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s9
Consommation moyenne	7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,8 / 7,9 / 6,3 l/100 km
Poids	1 714 kg
Coffre ⁽³⁾	De 500 à 641 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres, 2 488 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 125 ch
Puissance maxi combinée	183 ch
Couple maxi combiné	320 Nm
CO ₂ /Malus	133 g/km / + 1 276 € ⁽⁴⁾
Batterie	1,1 kWh (capacité brute)
Transmission 4x4	Mécanique
Boîte	Automatique, à variation continue
Réservoir	54 litres
Dim. L x l x h, en m	4,65 x 1,89 x 1,68
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

3. Banquette reculée/avancée. 4. Inclut 1 660 € de malus au poids.

Notre verdict

Intéressant

* Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le malus écolo ou la prime CEE.



Peugeot E-5008 GT Exclusive 4x4

Electrique

73 kWh - 325 ch - 51 620 € / 44 500 €*



Vif et tonique, l'E-5008 4x4 de 325 ch est plaisant à conduire. Mais il manque d'autonomie. Dommage, car son habitacle moderne et accueillant invite à voyager.

Sept places, électrique et 4x4, un cocktail rare !

► Les véhicules 4x4 "zéro émission" pour familles nombreuses sont très rares. Chez les français, le Peugeot E-5008 fait figure de cas unique. Comme l'E-3008, dont il reprend bon nombre d'éléments, l'E-5008 4x4 n'existe qu'en finition haut de gamme GT Exclusive, associée à deux électromoteurs totalisant 325 ch. Malheureusement, ils sont alimentés par la plus petite des deux batteries proposées dans la gamme (73 kWh utiles), partagée avec l'entrée de gamme 4x2 de 210 ch (Peugeot réserve la plus grosse, de 97 kWh, à la version 4x2 Grande Autonomie de 230 ch). Cela dit, la version 4x4 ne consomme pas beaucoup plus que la 4x2 de 210 ch, ce qui lui permet d'atteindre un rayon d'action moyen de 370 km.

Insuffisant dans tous les cas pour voyager sereinement (300 km maxi sur autoroute). Avec 2,4 tonnes sur notre balance, ce grand véhicule (4,80 m) manque par ailleurs d'agilité dans les virages et de confort sur routes dégradées avec ses roues de 20" (série). Mais sa vivacité à l'accélération et sa tonicité dans les relances s'apprécient au moment d'effectuer un dépassement ou de monter une longue côte. A bord, on peut voyager à sept en conservant encore un peu d'espace pour les bagages. Accueillant (y compris au 3^e rang) et astucieux avec sa banquette 2/3-1/3 coulissante, l'E-5008 séduit aussi par sa finition. Un peu moins par la relative lenteur de son système multimédia.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	28s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s
Autonomie moyenne	370 km
Temps de charge sur borne rapide	30 min
Poids	2 400 kg
Coffre ⁽¹⁾	330/685/835 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Batterie lithium-ion	73 kWh (capacité utile)
Puissance maxi	325 ch
Couple maxi	509 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km / - 380 €
Transmission 4x4	Electrique
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽²⁾

1. En configuration 7 places/5 places (banquette reculée)/5 places (banquette avancée). 2. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon 2 ans (km illimités).

Notre verdict

Correct

Renault Rafale 1.2 hyper hybrid 4x4 Atelier Alpine

Hybride rechargeable

300 ch - 60 000 € / 59 750 €*



Pour 5 000 € de plus que l'hybride de 200 ch, le Rafale devient rechargeable, reçoit une transmission 4x4 et 100 ch supplémentaires.

Dynamique, stylé et... musclé !

► Vaisseau amiral de la gamme Renault, le Rafale se classe parmi les SUV coupés familiaux. Une catégorie tendance, dans laquelle ce grand véhicule de 4,71 m de long se distingue par son style musclé et par son moteur de 300 ch. Une mécanique hybride rechargeable composée d'un petit trois cylindres 1.2 turbo essence de 150 ch associé à un alerno-démarrreur et à deux blocs électriques : un de 68 ch à l'avant, un autre de 136 ch à l'arrière. Ce dernier, relié aux roues arrière, assure une transmission intégrale, efficace sur chaussée glissante. Alimentés par une batterie (rechargeable sur secteur) de 22 kWh, les moteurs électriques permettent de rouler près de 80 km en 100% électrique.

Et, lorsque le thermique se réveille, on peut profiter des performances de ce puissant SUV, mais aussi sa sobriété : 7,4 l/100 km en moyenne, et seulement 6,7 l/100 km sur route ! Au volant, on apprécie son comportement précis, efficace et agile grâce à ses quatre roues motrices et directrices, sa direction au bon ressenti et ses suspensions actives avec caméra. Prévenantes, ces dernières soignent également le confort malgré la taille généreuse des roues en 21" (série). Bien construit, avec des matériaux de qualité et soigneusement assemblés, l'habitacle joue la carte de l'élégance et de l'opulence avec une dotation riche. Certes, le Rafale n'est pas donné, mais ses rivaux sont encore plus chers.



NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s6
Consommation moyenne	7,4 l/100 km ⁽¹⁾
Route/Autoroute/Ville	6,7 / 7,9 / 7,6 l/100 km ⁽¹⁾
Autonomie électrique moyenne	79 km
Poids	1 990 kg
Coffre	535 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation rechargeable	2 moteurs électr. 68 + 136 ch ⁽²⁾
Puissance maxi combinée	300 ch
Couple maxi essence/électrique ⁽²⁾	230 / 205 + 200 Nm
CO ₂ /Malus	43 g/km / + 3 350 € ⁽³⁾
Batterie	22 kWh (capacité utile)
Transmission 4x4	Electrique
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,71 x 1,87 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

1. Batterie vide. 2. AV + AR. 3. Malus au poids.

Notre verdict

Intéressant



Suzuki Vitara 1.4 Hybrid Allgrip Style

Essence

110 ch - 28 090 € / 25 100 €*

NICOLAS SOLER



Sa conception plutôt ancienne se ressent, tant dans l'habitacle qu'à la conduite. Mais, richement équipé et pas trop cher, ce petit 4x4 brille lorsque les conditions sont difficiles.

Pionnier du 4x4 accessible, toujours d'attaque

► Apparue en 2014, cette quatrième génération du Vitara a connu, depuis, plusieurs évolutions. La dernière date de fin 2025 et concerne la mécanique : la gamme ne comporte plus qu'un moteur, le 1.4 Boosterjet à micro-hybridation 48 V, dont la puissance passe de 129 à 110 ch pour répondre aux dernières normes d'homologation. Disponible en boîte manuelle ou automatique (+ 2 700 €), ce SUV citadin existe en deux roues motrices ou en 4x4, moyennant un supplément de 3 000 € en boîte manuelle et de 2 000 € en boîte auto. (version testée ici). Un choix rare à ce niveau, et la combinaison de la transmission intégrale et de la boîte auto. ne se traduit pas par une consommation élevée,

la micro-hybridation et le poids contenu (1 318 kg) aidant. Une molette sur la console centrale permet de sélectionner l'un des quatre modes de conduite (Auto, Sport, Snow ou Lock) pour obtenir la motricité optimale en fonction du revêtement. Toujours efficace et rassurant, le japonais manque d'un zeste de dynamisme pour augmenter le plaisir au volant. La lenteur de la boîte auto. accentue cette sensation de paresse, et les suspensions trépidantes dégradent le confort. A bord, style, ergonomie des commandes et qualité des matériaux font datés. Des lacunes que le japonais parvient encore à compenser grâce à un excellent rapport prix/équipement/prestations.



ARNAUD SAUNIER

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8
Consommation moyenne	7,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,7 / 7 / 7,5 l/100 km
Poids	1 318 kg
Coffre	417 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 373 cm ³
Hybridation	Alternateur 48 V
Puissance maxi	110 ch à 4 500 tr/min
Couple maxi	235 Nm à 2 000 tr/min
CO ₂ /Malus	139 g/km / + 2 049 €
Transmission 4x4	Mécanique
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Réservoir	47 litres
Dim. L x l x h, en m	4,19 x 1,78 x 1,60
Durée de garantie ⁽¹⁾	3 ans ou 100 000 km

1. 5 ans ou 100 000 km pour le système hybride.

Notre verdict

Correct

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride 4x4 Design

Hybride essence

130 ch - 33 600 € / 32 000 €*

NICOLAS SOLER



Un deuxième petit moteur électrique – sur l'essieu arrière – assure la transmission 4x4. Celle-ci améliore la motricité sans entraîner une hausse de la consommation.

Une transmission douce et économe à l'usage

► Moyennant un surcoût de 2 000 €, le Yaris Cross 1.5 Hybride de 130 ch est disponible en 4x4. La transmission intégrale est assurée aux roues arrière par un petit moteur électrique. Une molette sur la console centrale permet d'obtenir la motricité optimale suivant les conditions rencontrées (pluie, neige) et l'état de la route. Celle-ci peut être non goudronnée (piste boueuse, sablonneuse...), mais doit rester carrossable. Les terrains trop accidentés mettent vite ce petit SUV en grande difficulté à cause de sa garde au sol inchangée par rapport à la version deux roues motrices, et de la modestie de son deuxième électromoteur (5,3 ch). En ville, le Yaris Cross évolue comme un poisson dans l'eau.

Maniable, il est facile à conduire et agréable, grâce au fonctionnement fluide du petit trois cylindres et à la grande douceur de la boîte à variation continue. En outre, on retrouve intacte l'excellente sobriété de la version 4x2, avec 5,9 l/100 km en moyenne. Sur l'autoroute, son appétit grimpe à 6,9 l/100 km, tandis que la moindre relance fait gronder le moteur à haut régime, pour des performances passables. Enfin, l'habitabilité se situe dans la moyenne de la catégorie et le volume de coffre perd 68 dm³ par rapport à celui de la version deux roues motrices. Au final, ce petit SUV pêche par un manque de polyvalence et un tarif élevé, même s'il profite d'un équipement riche.



TOYOTA

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4
Consommation moyenne	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9 / 6,9 / 5 l/100 km
Poids	1 349 kg
Coffre	368 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cylindres, 1 490 cm ³
Hybridation	2 moteurs électr. 80 + 5,3 ch
Puissance maxi combinée	130 ch
Couple maxi combiné	185 Nm
CO ₂ /Malus	108 g/km / + 50 €
Transmission 4x4	Electrique
Boîte	Automatique, à variation continue
Réservoir	36 litres
Dim. L x l x h, en m	4,20 x 1,77 x 1,60
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

Notre verdict

Correct

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

▲ Très bien ◆ Bien ● Moyen ■ Décevant ▼ Mauvais (dans la catégorie)

UNE NOUVELLE AVOCATE POUR DES CONSEILS JURIDIQUES TOUJOURS PLUS EFFICACES !

Maître Tichit rejoint le **Club Auto Plus** :
**experte en droit routier et en droit de la
consommation**, elle vous apportera **des
réponses personnalisées sous 24h** pour
vos litiges et infractions liés **uniquement à
l'automobile**.

Un service conçu par Auto Plus,
disponible quand vous en avez besoin !



**ADHÉREZ AU CLUB
DÈS MAINTENANT !**

2€⁶⁷ / mois*
SEULEMENT
**& EN CADEAU UN MOOK
au choix**

- PAR TÉLÉPHONE
AU **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé)
- SUR [WWW.KIOSQUEMAG.COM/
ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS](http://WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS)
- EN RENVOYANT LE BULLETIN
CI-DESSOUS

Choisissez
votre
CADEAU



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 #D1674910

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion simple. ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 mars 2026. 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 Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dgd@revordmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>





Electrique

Tesla Model YStandard Propulsion - 60 kWh - 299 ch
39 990 € / **36 400 € *****Premier test de la version de base du Model Y**

Pour la bonne cause !



Depuis plus d'un an, les ventes de Model Y sont en perte de vitesse chez nous. Pour faire face à une concurrence de plus en plus agressive, Tesla réagit en commercialisant une nouvelle finition d'entrée de gamme de son SUV familial, quelque peu dépouillée.

► **Texte :** David Bouillaux – **Photos :** Yann Lefebvre

Y aurait-il le feu au sein de la maison Tesla ? Malgré l'arrivée du Model Y restylé au printemps 2025, les ventes en France ont accusé une baisse de 33 % par rapport à 2024.

Le budget

Le vrai prix d'achat : une prime "coup de pouce" de 3 600 €, mais pas de prime additionnelle pour ce Model Y doté d'une batterie fabriquée en Chine. S'y ajoute éventuellement un bonus de reprise de votre ancienne auto (3 000 €).

Le niveau d'équipement : la version Standard constitue désormais l'entrée de gamme du Model Y, déclinée en "normale" et en Grande Autonomie (+ 5 000 €). Suivent les finitions Premium (Grande Autonomie, propulsion ou transmission intégrale), et le haut de gamme Performance (transmission intégrale).

L'entretien : conseillé tous les ans ou tous les 20 000 km.

Outre certaines considérations politiques, ce déclin s'explique également par l'arrivée de nombreux concurrents chinois, mais aussi européens, sur ce segment très prisé des SUV électriques. Pour tenter d'enrayer l'hémor-

ragie, le constructeur américain lance une nouvelle finition d'entrée de gamme, baptisée Standard (forcément en propulsion), testée ici en batterie normale. Désormais proposé à partir de 36 400 €* (prime "coup de pouce" de 3 600 € incluse), le Tesla Model Y ne provoque pas forcément le coup de cœur au premier regard. Dépourvu des bandeaux lumineux avant et arrière, et équipé de simples jantes en tôle coiffées d'enjoliveurs peu flatteurs, le SUV américain y perd clairement en prestance. Afin de contenir les tarifs, Tesla a également rogné sur certains éléments de

finition, comme l'habillage du coffre avant (voir "C'est raté"). À l'intérieur, le Model Y Standard fait aussi l'impasse sur le cache-bagages et le grand compartiment de rangement situé entre les deux sièges avant, tandis que la sellerie en similicuir a été remplacée par un habillage mixte tissu/similicuir. Si l'ambiance générale paraît quelque peu austère, la qualité de fabrication reste très honorable grâce à l'utilisation de matériaux soignés. Toujours très épurée, la planche de bord continue de se démarquer des modèles plus classiques. Il faudra toutefois au conducteur un léger temps d'adaptation pour se familiariser avec son unique écran de 16"/40 cm, qui centralise la quasi-totalité des fonctions du Model Y. Surtout, le SUV se révèle particulièrement pratique pour les familles grâce à son vaste coffre de 695 dm³. Le compar-

* **Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et la prime "coup de pouce".



Pour abaisser son ticket d'entrée, le Model Y Standard fait l'impasse sur les bandeaux lumineux. Sa batterie modeste (60 kWh utiles) ne pénalise pas trop l'autonomie grâce à une belle efficacité : notre labo a relevé 410 km en moyenne.



Nombre de place : 5



Volume : 695 + 55 dm³

Sans battre des records d'habitabilité, les places arrière restent spacieuses dans l'absolu, avec un bon espace pour loger les pieds. Quant au coffre, il se montre toujours aussi généreux, mais il est privé de cache-bagages dans cette version. Mesquin !

timent avant a, lui, été réduit de 105 à 55 dm³, mais peut toujours accueillir les câbles de recharge. Côté habitabilité, le Model Y ne figure pas parmi les meilleurs de sa catégorie, notamment en largeur aux coudes, mais l'espace aux jambes reste honorable.

Assez endurant et facile à charger

Côté autonomie, cette version Standard embarque une batterie de 60 kWh (utiles), une capacité qui peut sembler limitée sur le papier. Dans les faits, l'autonomie mesurée par notre labo se montre tout à fait rassurante. Très efficace, le Model Y peut parcourir en moyenne 410 km, et près de 350 km sur voies rapides. Evidemment, en usage réel, une recharge sera à prévoir un peu avant d'atteindre ces valeurs, mais elles restent dans la bonne moyenne du segment. D'autant plus que la gestion de la recharge



Tesla dispose de son propre réseau de recharge rapide, et ça change tout ! A la fois dense et performant, il permet de récupérer 70 % d'énergie entre 25 et 35 minutes, à 175 kW pour le Model Y Standard.



Parées de simples enjoliveurs en plastique, les roues de 18 pouces n'embellissent pas le Model Y Standard, mais leurs flancs hauts améliorent le niveau de confort.

reste l'un des principaux atouts de Tesla. On se laisse facilement guider par le très efficace planificateur d'itinéraire jusqu'au large réseau de Superchargeurs, où les tarifs de l'électricité restent modérés. Avec une puissance

de charge maximale de 175 kW, il nous a été possible de récupérer de 10 à 80 % de la capacité de la batterie en 25 minutes lors d'un premier arrêt, puis en 33 minutes lors d'une seconde pause. Outre la facilité de recharge qui

fait toute la différence face aux concurrents directs, le Model Y Standard offre une puissance largement suffisante de 299 ch. Même si les accélérations sont en retrait face à ses homologues à transmission intégrale, >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP

|| AFIL || Airbags (6) || Conduite semi-autonome || Lecture des panneaux || Phares et essuie-glaces auto. || Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Banquette 40/20/40 || Chargeur embarqué 11 kW || Clé sur smartphone || Clim auto. bizonne avec pompe à chaleur || Ecran tactile 15"/40 cm avec GPS connecté || Hayon électrique || Sièges AV électriques et chauffants || Vitres AR surteintées || Volant multifonction chauffant, etc.

EN OPTION Agrément : Autopilot amélioré (3 800 €) || Câble de recharge sur secteur (200 €) || Crochet d'attelage (1 350 €) || Pack de roues hiver 19" (2 200 €).



BIEN VU

Dès l'activation de l'un des deux clignotants, l'écran central affiche l'image de l'angle mort, un véritable atout pour la sécurité.



►►► la version Standard Propulsion distille des accélérations et des reprises canon. L'agilité constitue l'un des autres points forts du SUV américain. Grâce à des suspensions bien calibrées, le roulis est parfaitement maîtrisé en virages. Sur la route, ce Model Y affiche de véritables prestations de sportive, tout en préservant un confort très acceptable. Les jantes de 18", chaussées de pneus à flancs hauts, renforcent encore la capacité de filtration du SUV, qui, depuis son restylage l'an passé, a progressé sur ce plan. On se sent moins secoué sur les petites routes. Au final, les seuls bémols résident dans une direction non réglable, un peu trop dure, ainsi qu'un rayon de braquage excessif, qui pénalise les manœuvres en ville.



Poste de conduite

L'environnement "tout digital" et très épuré du Tesla requiert un petit temps d'adaptation. Cette version de base profite de sièges mixtes tissu/similicuir, aux assises plutôt confortables, mais dont les réglages électriques s'effectuent via l'écran central. Notez aussi la faible visibilité arrière.

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

Ecran tactile

L'ensemble des fonctions du Model Y est piloté depuis l'unique et imposant écran central de 16"/40 cm. Plutôt réactif, celui-ci oblige malgré tout le conducteur à quitter la route des yeux régulièrement, ne serait-ce que pour consulter sa vitesse.

Aides à la conduite

Même en finition Standard, le Model Y est équipé de la conduite semi-autonome Autopilot. Appréciable lorsque la circulation est fluide, celle-ci s'est parfois révélée trop intrusive, notamment au niveau de la direction et du freinage. Pour profiter de l'Autopilot "amélioré", avec changement de voie automatisé, il faut déboursier pas moins de 3 800 € (pour une simple activation logicielle). Nous avons aussi noté un manque de réactivité des feux de route automatiques.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Série
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/Indisp.
Assistance au créneau	3 800 €⁽¹⁾
Facilité de réglage des alertes	◆

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



C'EST RATÉ

L'habillage du compartiment avant, spécifique, est peu valorisant (fils électriques apparents). Et le bac de rangement a été réduit.



Finition

La version Standard fait aussi l'impasse sur les bandeaux lumineux intérieurs. La qualité de construction reste cependant très honorable, avec la présence de tissu et de matériaux rembourrés, tandis que l'ensemble du mobilier apparaît bien fixé.

Qualité des matériaux	◆
Qualité des assemblages	◆
Résistance aux rayures	▲

Chauffage/Climatisation

L'ajustement de la puissance de ventilation se révèle contraignant, puisqu'il nécessite de passer par un sous-menu. En revanche, la rapidité de mise en température de l'habitacle surprend, y compris en hiver.

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

Système audio

Même avec "seulement" sept haut-parleurs (neuf à partir de la finition Premium), le système audio nous a convaincus. Mais, encore une fois, les réglages manquent de simplicité.

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	●
Système hi-fi	Indisponible

Rangements

Le Model Y Standard perd le grand compartiment situé entre les sièges avant, mais tous les effets personnels trouvent assez facilement leur place un peu plus bas et dans le vide-poches central. On apprécie également les vastes bacs de porte.



Taille boîte à gants	●
Taille vide-poches	◆
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/Vide-poches AR	Série/Série

NOS MESURES



Vitesse maxi	201 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s6 ▲
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s5 ▲
Autonomie électrique moyenne	410 km ◆
Route/Autoroute/Ville	475/350/410 km ◆
Consommation moyenne	14,8 kWh/100 km ▲
Poids	1 900 kg ●
Diamètre de braquage	12,5 m ▼
Freinage 130 à 0 km/h	65 m ●

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	299 ch
Couple maxi	440 Nm
Batterie lithium-ion	60 kWh (capacité utile)
Temps de charge Wallbox/Secteur	5 h 40 / 23 h
Sur borne rapide ⁽¹⁾	15 min (175 kW maxi) ◆
Puissance fiscale/CO ₂	9 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 3 600 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesses
Pneus	235/55 R18
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,92 x 1,63
Durée de garantie ⁽²⁾	4 ans ou 80 000 km ◆

1. Pour regagner jusqu'à 260 km (donnée constructeur).

2. Batterie garantie 8 ans ou 192 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	▲	Facilité à manœuvrer	■
Consommation	▲	Planificateur d'itinéraire	▲
Bruits aérodynamiques	◆	Protection carrosserie	■
Confort des sièges avant	◆	Rangement câble de charge (coffre avant)	▲
Confort des suspensions	◆	Roue de secours (kit de réparation)	■
Direction	●	Sensation pédale de frein	◆

Notre évaluation

Le Tesla Model Y Standard, propulsion (36 400 € *, 60 kWh, 299 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 300 ch, parmi lesquels: Citroën ë-C5 Aircross Plus (36 800 € *, 73,7 kWh, 210 ch), MG S5 Comfort (35 700 € *, 64 kWh, 231 ch), Renault Scenic E-Tech Techno (33 000 € *, 60 kWh, 170 ch), Skoda Enyaq Element (36 100 € *, 77 kWh, 286 ch).

Comportement routier	▲
Équipements de sécurité	◆
Agrément/performance	◆
Confort/insonorisation	◆
Équipements de confort/garantie	▲
Habitabilité/coffre	▲
Aspects pratiques	●
Présentation/ finition	◆
Autonomie	◆
Prix	◆

Notre verdict: une référence ▲

Certes, le Model Y Standard fait l'impasse sur certains équipements et éléments de style, mais il progresse en matière de confort tout en offrant d'excellentes prestations routières. Son tarif plus accessible constitue aussi un argument de taille.

* Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et la prime "coup de pouce".



Hybride rechargeable

Peugeot 308**1.6 Plug-in Hybrid GT - 195 ch****45 200 € / 41 700 €*****La 308 restylée affronte la star de VW en hybride**

Une partie de golf injouable



Récemment restylée, la Peugeot 308 reçoit un nouvel ensemble hybride rechargeable de 195 ch. Voilà qui la positionne pile face à la référence du genre, la Volkswagen Golf eHybrid de 204 ch. La française a du pain sur la planche...

► **Texte :** Clément Raoul-Réa – **Photos :** Arnaud Saunier.

Ce n'est pas la première fois que la Peugeot 308 se présente face à ses rivales dans une version hybride rechargeable : en début de parcours, elle a pu être équipée, au choix, d'un ensemble de 180 ou de 225 ch. Mais depuis son tout récent restylage, elle inaugure une nouvelle mécanique qui remplace à elle seule ces deux options. Au pro-

gramme : une partie thermique annoncée plus sobre et, surtout, une autonomie électrique accrue. Quant aux autres retouches de mi-carrière, elles se révèlent essentiellement esthétiques. En face, sa compétitrice du jour, la Volkswagen Golf, ne s'est pas contentée d'attendre : depuis 2024, son ensemble hybride rechargeable de 204 ch a gagné une batterie puissante. De quoi

promettre un match intéressant entre la Lionne et une concurrente toute désignée.

Entre sobriété et endurance

Composée d'un quatre cylindres 1.6 de 150 ch amélioré, d'un moteur électrique de 125 ch et d'une batterie portée de 11,3 à 14,6 kWh utiles, la mécanique de la 308 a progressé. A l'usage, on peut toutefois

noter quelques sifflements à basse vitesse. Ils proviennent de la boîte e-DCS7, étroitement dérivée de l'e-DCS6 qui équipe les moteurs hybrides de 145 ch du groupe Stellantis. Mais le passage de l'électrique au thermique se fait en douceur. Et, une fois les accus épuisés, la sobriété de l'ensemble affiche une belle amélioration (6,8 l/100 km en moyenne). C'est aussi le cas de l'autonomie électrique, qui atteint ici 65 km en moyenne, selon nos mesures (42 km précédemment). Voilà qui replace la 308 dans les bons standards du segment. Cela dit, la Golf fait mieux... et sur presque tous les

* **Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle.



Hybride rechargeable

Volkswagen Golf
1.5 eHybrid Style - 204 ch
49 400 € / 41 500 €*



L'amortissement est un peu plus ferme que celui de sa rivale, mais la 308 s'apprécie au volant grâce à un châssis assez agile (malgré le poids) et à une direction bien conçue.



L'ensemble hybride de la Golf est très performant, mais son châssis joue la carte du confort plutôt que celle du plaisir de conduire. Sa direction est un peu floue au point milieu.

rechargeable

able ?

points ! Outre sa douceur et son silence, le moteur thermique (de 150 ch, là aussi) s'impose aussi par sa sobriété une fois la batterie vidée. Celle-ci, de 19,7 kWh utiles, est bien plus endurante : 102 km en moyenne (en 100 % électrique), un record pour la catégorie ! Et au moment de la charger, la Golf se révèle mieux pourvue. Là où la 308 limite ses recharges à 7,4 kW (et encore, en option), elle accepte jusqu'à 11 kW, et peut même se brancher à des bornes rapides – habituellement réservées aux véhicules 100 % électriques – jusqu'à 50 kW de puissance ! De quoi remplir ses batteries

en une demi-heure environ. Si l'idée n'est pas de conduire sur autoroute en mode électrique, les charges y revenant souvent aussi cher que l'essence, cette aptitude peut dépanner au moment de faire de petites courses grâce aux bornes de certains centres commerciaux, par exemple.

Un châssis aux petits oignons

Sans conteste, la partie moteur est donc remportée par la Golf. Mais la 308 reprend des couleurs côté châssis. Grâce à une direction incisive et à un train avant volontaire, elle offre un meilleur agrément que sa concurrente.

Le budget

Le vrai prix d'achat : malgré un écart important au catalogue, ces deux berlines compactes se situent presque au même tarif en concession, grâce à une remise de 16 % pour la Golf, contre 8 % pour la 308, qui hérite aussi d'un petit malus au poids de 110 €.

Le niveau d'équipement : la Golf prend l'avantage ici, grâce à la conduite semi-auto. de série, entre autres. Avec la 308, la charge 7,4 kW est en option !

L'entretien : programmé tous les 25 000 km ou tous les deux ans pour la 308, tous les 30 000 km ou deux ans pour la Golf.

Cette dernière, davantage typée confort, souffre d'une direction moins précise autour du point milieu. Et si la 308 se montre un peu moins conciliante que l'allemande, elle reste très bien amortie : ses occupants ne seront que rarement dérangés par une aspérité. Elle se distingue aussi par son insonorisation très réussie, y compris sur voies rapides, favorisée par un vitrage feuilleté à l'avant. Ce

n'est pas le cas de la Golf, qui souffre de bruits de roulement bien trop prononcés. L'offensive de charme de la 308 continue à l'intérieur avec un design, certes un peu baroque, mais très bien réalisé, servi par des matériaux flatteurs et cossus. Ce parti pris donne une personnalité affirmée à la Peugeot. En revanche, l'ergonomie s'avère compliquée, et la position de conduite toujours particulière, avec >>>

Peugeot 308



Le restylage de la 308 n'a pas vraiment modifié son intérieur. Les matériaux demeurent bien choisis et bien assemblés : l'ensemble reste moderne et cossu. La position de conduite particulière (petit volant pouvant masquer partiellement les compteurs) ne conviendra pas à tout le monde. L'écran central de 10"/25,4 cm n'est pas très intuitif, et se montre parfois lent. La réglette de raccourcis tactiles reste cependant pratique, comme le bouton permettant de désactiver les alertes obligatoires.

Volkswagen Golf



L'ambiance à bord de la Golf est bien différente de celle de sa rivale : tout ici est très sobre, peut-être à l'excès. Le niveau de finition reste globalement sérieux, mais la française fait un peu mieux sur ce point. En revanche, depuis son restylage, la Golf a progressé en ergonomie, et elle est désormais bien plus facile d'utilisation que la 308. Son écran de 12,9"/32,8 cm paraît très grand, tout en restant intuitif. La position de conduite est largement ajustable, et naturelle.

►►► un volant qui peut masquer en partie l'instrumentation. Quant à l'écran tactile, il manque de simplicité à l'usage. À l'inverse, comme à son habitude, la Golf fait dans le pragmatisme. Tout est à sa place, et on trouve vite ses marques. L'ambiance se veut très sobre, mais l'habitacle reste bien fini. Et le grand

écran central l'emporte en tout point sur celui de la Peugeot : lisibilité, utilisation intuitive... Quoique moins attachante, la Volkswagen est plus facile à vivre. À l'arrière, elle domine encore sa rivale, avec des dimensions supérieures et une banquette accueillante. Celle de la 308 est trop courte et trop près

du plancher. Les grands gabarits doivent remonter les genoux, ce qui peut devenir inconfortable à la longue. Voyager à trois de front est aussi plus aisé à bord de la Golf, plus large. Côté habitabilité, le seul véritable inconvénient de cette dernière est son coffre, indigne d'une compacte (comme celui de la 308), d'autant

qu'aucun rangement n'est prévu pour les câbles de recharge. Un défaut toutefois pardonnable au vu des autres qualités...

Charme ou rationalité ?

L'allemande est, par ailleurs, légèrement mieux équipée que la française, pour une addition finale équivalente. De série, on



1. Les places arrière, à l'espace compté, constituent un point noir de la 308 : l'assise est trop courte et les genoux sont trop relevés. **2.** La batterie réduit le coffre de plus de 100 dm³. Un rangement sous le plancher est dédié aux câbles. **3.** Outre l'autonomie plus faible, la recharge est limitée à 7,4 kW... et en option !



1. Le volume intérieur très cubique de la Golf profite aux passagers arrière, mieux installés qu'à bord de la 308. **2.** Un coffre encore plus petit que celui de la Peugeot, et il n'y a rien pour ranger les câbles. **3.** Outre l'autonomie électrique confortable, la Golf peut charger sur borne rapide jusqu'à 50 kW.

trouve notamment la conduite semi-autonome ou la charge rapide à 50 kW, à l'inverse de sa rivale qui demande même une "rallonge" budgétaire de 400 € pour pouvoir charger à 7,4 kW ! La 308 se rattrape avec une garantie spéciale de 8 ans, sous réserve d'entretien dans le réseau. Mais c'est insuffisant pour

damer le pion à une Volkswagen bien plus rationnelle au quotidien. La Peugeot offre toutefois un plaisir de conduire supérieur et une ambiance intérieure réussie. Gageons qu'à l'avenir, des remises plus importantes pourraient lui permettre de revenir dans le match. Mais la Golf reste, pour l'heure, la référence.

▲ Très bien ◆ Bien ● Moyen ■ Décevant ▼ Mauvais (dans la catégorie)



NOS MESURES	308	Golf
Vitesse maxi ⁽¹⁾	225 km/h ⁽¹⁾	220 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	28s9	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6	4s5
Autonomie électrique moyenne	65 km	102 km
Route/Autoroute/Ville	71/62/64 km	110/92/103 km
Consommation moyenne ⁽²⁾	6,8 l/100 km	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	6,4 / 6,6 / 7,3 l/100 km	5,8 / 6,3 / 6,5 l/100 km
Poids	1 662 kg	1 610 kg
Diamètre de braquage	11 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	64 m

1. Donnée constructeur. 2. Mesures batterie vide.

LA TECHNIQUE	308	Golf
Puissance maxi combinée	195 ch	204 ch
Couple maxi combiné	360 Nm	350 Nm
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm ³	4 cylindres, 1 498 cm ³
Hybridation rechargeable	1 électromoteur	1 électromoteur
Puissance maxi (essence/électrique)	150/125 ch	150/115 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250/118 Nm	250 Nm/NC
Batterie lithium-ion	14,6 kWh (utiles)	19,7 kWh (utiles)
Puissance de charge maxi	3,7 kW ⁽³⁾	50 kW
Puissance fiscale/CO ₂	8 CV / 51 g/km	8 CV / 26 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 €/+ 110 €	0 €/0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	225/40 R18	225/40 R18
Réservoir	40 litres	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,44	4,29 x 1,79 x 1,48
Durée de garantie ⁽³⁾	8 ans ou 160 000 km ⁽⁴⁾	2 ans (km illimités)

3. 7,4 kW en option. 4. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + ESP + AFU ■ AFIL active ■ Airbags (6) ■ Feux de route auto. ■ Lecture des panneaux ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif + limiteur ■ Rétro intérieur jour/nuit auto. ■ Surveillance de l'attention.

Agrément : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. bizona ■ Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen ■ Jantes alliage ■ Trappe à skis, etc.

LES DIFFÉRENCES	308	Golf
Chargeur 7,4 kW/Charge rapide	400 €/Indisponible	Série/Série
Conduite semi-autonome	Pack à 700 €	Série
Sièges avant chauffants	Pack à 1 100 €	515 €
Toit ouvrant panoramique	Pack à 1 800 €	1 115 €

Notre classement

LES NOTES DU	308	Golf
Comportement routier	16	15
Equipements de sécurité	13	14
Agrément/performance	12	15
Confort/insonorisation	16	17
Equipements de confort/garantie	18	18
Habitabilité/coffre	6	9
Aspects pratiques	13	14
Présentation/ finition	17	15
Conso/autonomie électrique	11	15
Prix	12	12
	2 ^e 135/200	1 ^{re} 142/200

Victoire : Volkswagen Golf

Le score final ne reflète peut-être pas les qualités de la 308 : elle est très cossue et plaisante à conduire. Mais, en face, la Golf se montre plus pragmatique grâce à un ensemble hybride qui prend l'ascendant en autonomie, recharge et performances. Son habitabilité joue aussi en sa faveur, et elle mieux équipée.



A Auto Plus, nos essais ne se limitent pas aux tests techniques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.

➤ **Texte:** Charles Thouluc – **Photos:** Nicolas Soler.

Cette semaine

La Renault Clio VI

Méconnaissable lorsqu'on la compare à sa devancière, la nouvelle Clio marque une rupture dans le design Renault. Cette sixième génération ne reprend en effet aucun code stylistique d'autres modèles de la marque. Mais la révolution ne se limite pas à l'esthétique: la plate-forme a été modernisée, l'habitacle entièrement repensé, et la gamme des moteurs renouvelée. Au lancement commercial, Renault propose un trois cylindres turbo-essence 1.2 TCe de 115 ch en boîte manuelle ou automatique (+ 1500 €), à partir de 19900 €, et un quatre cylindres 1.8 full hybrid de 160 ch, à 24600 € en prix de base. Au printemps prochain,

une version à bicarburation essence/GPL du 1.2 TCe enrichira la gamme. En attendant, pour compléter nos essais et comparatifs habituels, nous avons testé durant plusieurs jours, dans différentes situations de la vie quotidienne, la version 1.8 full hybrid de 160 ch en finition Techno. Il s'agit du deuxième niveau, déjà richement doté de série (accès et démarrage mains libres, clim auto., GPS, jantes alu 16", gestion codes/phares auto., système Multi-Sense proposant quatre modes de conduite...). Un modèle vendu 26500 €*, qui échappe aux nouveaux barèmes 2026 du malus, tout en bénéficiant d'une remise possible de 4%.

🟡 🟠 🟡 Explorer les petites routes: avec plaisir!



Lors de nos nombreuses escapades sur des routes secondaires, la Clio ne nous a jamais déçus: châssis agile, direction précise et consistante, freinage performant et facile à doser... L'agrément au volant est élevé. Mais pour un plaisir total, il manque une boîte auto. plus réactive. Sa gestion lente des rapports se prête mal à une conduite dynamique.

🟢 🟡 🟡 Sur autoroute? Tout d'une grande!

Près de 2000 km effectués sur autoroute nous ont laissé tout le loisir apprécier les grandes qualités routières de cette citadine. Sûre et performante, elle offre des prestations dignes du segment supérieur. Seuls les bruits d'air dominant parfois ceux du 1.8 hybrid 160 ch. Ce dernier, très sobre sur voies rapides (5,5 l/100 km environ), nous a permis d'espacer les pleins (environ 650 km avant la réserve), malgré un petit réservoir (39 litres).



🟢 🟡 🟡 Charger le coffre: c'est vite rempli...



Sur cette version, le système hybride réduit la capacité de chargement d'environ 80 dm³. Il reste 290 dm³: un volume modeste pour la catégorie, mais suffisant dans l'absolu. Deux grands sacs de sport, contenant nos affaires d'équitation, sont rentrés sans difficulté.

🟢 🟡 🟡 La nuit, l'éclairage puissant peut éblouir



Les projecteurs 100% led (dès la version de base) diffusent un faisceau large et profond. Appréciable, notamment en l'absence de marquage au sol. En revanche, la commutation automatique phares/codes manque parfois de vivacité. Il faut intervenir manuellement pour cesser d'éblouir les autres usagers de la route.



⊗ ⊙ ⊕ Une technologie ludique et performante



Identique à celle des R5 et R4, la grande dalle numérique propose une ergonomie judicieuse. Le système d'infodivertissement, piloté par Google, comprend des menus riches et faciles à utiliser. Pour autant, tout n'est pas parfait. La commande de la boîte auto., située derrière le volant, est peu pratique à l'usage, et la soufflerie de la clim est bruyante dès le niveau 2.

⊙ ⊗ ⊕ A l'arrière, les grands se sentent à l'étroit



Ouverte au maximum, la portière dégage un bel espace qui facilite l'accès à bord. Mais une fois assis, notre (grand) passager était obligé d'écarter les jambes pour être à l'aise derrière les sièges avant, sous lesquels il a apprécié de pouvoir glisser ses pieds. Autre désagrément : le manque de soutien des cuisses (assise trop courte et pas assez haute).

⊗ ⊙ ⊕ Sur revêtement irrégulier, un confort ferme



Typées fermes, les suspensions de la nouvelle Clio ne sont pas aussi souples et prévenantes que celles d'une Citroën C3. Elles offrent néanmoins un bon compromis entre confort et maintien de caisse dans les virages. A condition toutefois de garder les roues en 16" (série), préférables à celles en 18" (600 €).

⊙ ⊗ ⊕ Une caméra bienvenue pour les créneaux



Malgré ses 4,12 m de long et un diamètre de braquage (10,9 m) moyen dans sa catégorie, la Clio reste maniable. Et sa direction douce facilite les manœuvres. Dommage toutefois que ses épais montants de toit pénalisent la visibilité. Pour compenser lors des créneaux, la caméra de recul (série) constitue une aide précieuse au quotidien.

Notre verdict

Bien née, cette nouvelle Clio !

Au cours de ce long essai, la Clio s'est toujours montrée facile à vivre. Maniable en ville, performante sur les grands axes, plaisante et efficace sur route, elle a mis en évidence une polyvalence rare sur ce segment. A cela s'ajoute un confort satisfaisant, une grande sobriété, un super système multimédia et une construction sérieuse. Mais l'habitabilité décevante, la mauvaise visibilité arrière et la boîte lente dérangent dans certaines situations...

Moteur: V6 tout alu, 2 arbres à cames en tête, injection électronique

Cylindrée: 2849 cm³

Puissance: 156 ch DIN à 5600 tr/min

Vitesse maxi: 190 km/h

Production: 221 309 exemplaires en 760 (1982-1992, sur 1 230 704 exemplaires 4 et 6 cylindres)



NOTRE COTE

Autour de 7 000 €⁽¹⁾

Il y a 44 ans, Volvo sortait la berline 760

Gros standing pour parpaing suédois



A l'époque, difficile de parler d'une esthétique fluide ou légère pour les grandes Volvo. Ces propulsions hyper traditionnelles se soucient surtout de robustesse et de la sécurité des occupants en cas de choc...

➤ **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Nicolas Soler.

Robustesse et sécurité: credo absolu, qui relègue au second plan toute notion de finesse esthétique et d'imagination stylistique. Les designers maison ont fait dans le brut et l'ultra-carré: ils sont fiers d'afficher le caractère solide de leur berline. La voiture prend le relais des fameuses, très fameuses 240 et 260: il ne s'agit pas d'effaroucher la clientèle... A ce petit jeu, la carrosserie

accentue ses lignes tendues et ses angles droits, à en devenir une caricature de silhouette automobile. Sous le capot vient se loger le moteur conçu avec Renault et Peugeot: le célèbre V6 PRV, connu pour son appétit et son fonctionnement bancal. Vous vous dites: ça part mal. Et pourtant... Vous vous trouvez à bord d'un salon roulant réellement chic, où ont été placés les meilleurs fauteuils à l'avant, et le plus généreux sofa à l'arrière.

Cette version de début de carrière GLE avait de surcroît droit à tous les égards: d'office, un cuir magnifique pour la sellerie et une clim encore rarissime dans les dotations de série. Au fil des ans, cette version vendue très cher fera passer ces équipements en option, histoire d'attendrir la clientèle par des tarifs moins élitistes. Car à sa sortie, cette 760 vaut la bagatelle de 128 135 F. Soit le même prix qu'une Mercedes 280 E,

et 10 000 F de plus qu'une BMW 528i. C'était osé. D'autant plus osé que son moteur ne sort pas le grand jeu pour vous amadouer: mélodie quelconque, fonctionnement disgracieux et appétit décourageant.

Lourde, et pas qu'en style

A un rythme de promeneur dominical, comptez 13,5 l/100 km. Si vous forcez, vous prenez la voiture à contre-pied: sa masse (1 335 kg, très lourd pour l'époque), son antique essieu arrière rigide et sa boîte auto. à quatre rapports plus progressive que réactive vont vite faire comprendre leur peu d'adhésion à toute idée de conduite rapide. Au contraire, en vous maintenant à mi-régime du V6

1. Prêt à rouler, mais pas en état concours.



1982

Cette année-là...



AFP

➤ Le travail est au cœur des progrès sociaux : les ordonnances qui fixent la durée hebdomadaire à 39 heures (contre 40 avant), instaurent une cinquième semaine de congés payés et ouvrent le droit à la retraite à taux plein à 60 ans (65 avant) sont votées. Quatrième victoire pour Bernard Hinault au Tour de France et première édition de la Fête de la musique lancée par Jack Lang.



La planche de bord aussi fait dans le costaud. Mais manifestement, cela plaisait à la clientèle de l'époque, habituée à ce style intérieur depuis la Volvo 140 de 1966.

Un coffre classique et généreux : pas moins de 470 dm³ ! L'aérodynamisme n'a pas été la priorité des designers, ils ont préféré cultiver la solidité apparente.



Le six cylindres, conçu avec Peugeot et Renault, propose une puissance à peine correcte pour sa cylindrée mais ne fait pas de détail côté consommation, surtout avec la boîte auto.



Trois vitres latérales, une longueur de 4,79 m : cette berline qui sera la dernière grosse évolution d'une propulsion chez Volvo est un grand modèle pour le marché européen. Aux Etats-Unis, où elle se vendra abondamment, elle paraît compacte.

et à la moitié du potentiel de l'auto, vous allez savourer son silence peaufiné et la souplesse prévenante de ses suspensions – tant que les roues arrière ne rencontrent pas un relief trop marqué. Et vous aurez tout le temps de vous réjouir – ou de vous apitoyer, selon vos goûts – devant la présentation géométrique de la planche de bord, où tout apparaît trop massif et trop carré. Même le levier de

la boîte auto. semble trop gros dans votre main... Surtout dans cette première version richissime en équipement, le vaisseau amiral de Volvo apparaît aujourd'hui comme un monument historique. Et une ode à la solidité : cet exemplaire de 1984 totalisant 567 000 km révèle un état de fraîcheur surprenant. Mais rares sont les amateurs : les prix restent bas. Malgré l'étroitesse de l'offre... ■

Prolongez le plaisir du rétro avec nos magazines spécialisés...



En vente actuellement

GRAND
JEU
concours

Auto
Plus

À l'occasion de
la nouvelle formule
de votre magazine,

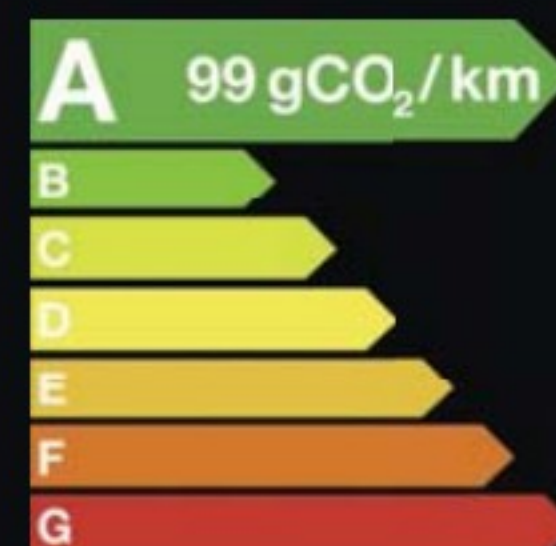
Auto Plus vous fait gagner
UNE SUZUKI SWIFT!

Tirage
au sort sur
les **1000**
premiers
abonnés!*



La nouvelle Suzuki Swift Hybrid se distingue par un style bien à elle : moderne, ludique et affirmé... Ses lignes épurées aux détails subtils révèlent une allure franche et élégante pour un look à couper le souffle.

Pour participer
SCANNEZ CE QR CODE
ou rendez-vous sur
bit.ly/ap_1953



*Véhicule d'une valeur de 21860€ TTC. Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/26 au 31/03/26, ouvert à toute personne physique majeure et titulaire du permis B, résidant en France Métropolitaine (Corse incluse) à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer, complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la Réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse dpp@reworldmedia.com

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

+ 6 mois d'abonnement à Auto Plus offerts

+ 1 montre connectée en cadeau



Votre montre connectée multifonctions :

- réveil,
- distance parcourue,
- nombre de pas,
- calories brûlées
- fréquence cardiaque
- tension artérielle,
- mode multi-sports,
- suivi du sommeil,
- photographie à distance...

Écran LCD, Bluetooth : BLE 4.0, batterie rechargeable 50 mAh, autonomie 75h. Valable en France métropolitaine uniquement.

POUR PARTICIPER :
flashez le Qr code
ou rendez vous sur
bit.ly/ap_1953



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718873

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

☐ Formule
ANNUELLE

6 mois OFFERTS



52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium
+ une montre connectée en cadeau pour **89€ seulement** au lieu de 191,18€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule
MENSUELLE

5€ le 1^{er} mois
seulement

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 5€** le premier mois puis 8€/mois au lieu de 15,94€*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société 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.

Le :

Date et signature
obligatoires

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1953 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**:

Téléphone: (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

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

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres 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 (139,70 €), des frais de port (25,48€) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabommag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



La pause vintage

Sport auto Classiques
Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

Elle et moi... Cyril et sa Mazda RX-7

VW Golf GTI

Golf GTI 16S Edition One

Golf VR6

Golf GTI 1800 Rabbit

Nos essais L'instigatrice
Les avis des propres
Les cotes et la fiabilité

Et aussi... Aston Martin DB11 | Ferrari 365 GTB/4 Daytona Gr.4 | Volvo P1800

ESSAI Fiat-Abarth 850 TC Nürburgring
La petite qui pique

ESSAI Porsche 911 2.4 T Targa
Bulle d'air

Cheetah Tueuse de Cobra

SPORT L'agence DPPI: la mémoire de la Formule 1, racontée par Jean-Louis Moncet

En vente actuellement



SHUTTERSTOCK

Equipez-vous pour les vacances d'hiver

Loi montagne : ce qu'il faut retenir



Depuis le 1^{er} novembre, la loi montagne est entrée en vigueur dans certaines zones de France. Pour beaucoup, le choix de l'équipement ne se posera réellement qu'avec l'arrivée des vacances d'hiver. Voici ce que vous devez savoir.

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux

Pour la quatrième année consécutive, la loi montagne impose aux automobilistes de disposer d'un équipement spécifique pour circuler dans 34 départements français, qu'ils soient résidents ou en transit. Cet hiver encore, aucune verbalisation n'est à craindre, mais mieux vaut rouler en toute sécurité, d'autant que l'assurance pourrait refuser de couvrir un véhicule non équipé en cas

d'accident. Les dispositifs ne doivent pas obligatoirement être montés sur la voiture, mais peuvent être rangés dans le coffre. Pour ceux qui vivent dans les régions concernées ou s'y rendent régulièrement, le choix de pneus hiver ou toutes saisons portant le marquage 3PMSF (une montagne à trois pics et un flocon) se justifie. Les quatre roues doivent alors en être chaussées. Attention, les gomm

quées M+S (mud & snow, boue et neige en anglais) ne sont plus acceptées par la loi. A l'inverse, les pneus cloutés sont autorisés, mais avec un macaron spécifique à l'arrière et une vitesse limitée à 90 km/h.

Autre option : emporter un dispositif amovible, comme des chaînes à neige (textiles ou classiques). Vous devrez, lorsque les conditions l'exigent, en équiper au moins deux roues motrices. Il faut donc les avoir à portée de main, avec le matériel nécessaire pour le montage et de quoi les stocker après utilisation. Une solution pour ceux qui ne se rendent à la montagne qu'occasionnellement. A ce sujet, retrouvez nos dossiers sur le retour des SUV quatre roues motrices (p. 28) et les dangers de l'hiver (p. 64).

Une équipe de spécialistes à votre service



Une base de données "occasion" unique

Une collecte rigoureuse de vos témoignages : depuis les débuts d'Auto Plus, en 1988, nous recevons tout au long de l'année vos nombreux retours sur les problèmes que vous rencontrez avec votre voiture. Une source d'information unique sur la fiabilité des modèles, qui s'enrichit au fil du temps.

Un solide réseau d'informateurs : nos spécialistes ont tissé des liens privilégiés au sein même des réseaux d'entretien et constructeurs, dans des garages indépendants et auprès d'experts automobiles.



Un labo indépendant

Des protocoles de tests sur mesure : pour chaque catégorie de produits (accessoires, nettoyage, entretien, etc.), nos experts élaborent un protocole de tests spécifique, précis et reproductible. Nos avis sur chaque référence sont ainsi accompagnés de notes et de données mesurées dès que le sujet s'y prête.

Nos experts



Pierre-Louis Champeaux



Jérôme Fombelle



Pierre Audemar



Soufyane Benhammouda



Christophe Conche



Jacques Warnery



Pascale Gétin



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



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

Le grand gu



Guide 2026



Des prix qui font le yo-yo, des marques réputées pour leur fiabilité soudain frappées par des épidémies de pannes... Le marché de l'occasion est un terrain mouvant où il est facile de perdre ses repères. Notre classement des constructeurs selon leur fiabilité et notre guide d'achat détaillé devraient vous aider à y voir plus clair.

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux

La sélection **Auto Plus**

Un choix de modèles pour tous les besoins, à tous les prix. Pour toutes les voitures retenues, nous avons eu la même exigence de fiabilité : les modèles aux faiblesses connues, et notamment ceux incriminés dans notre baromètre exclusif, ont été écartés d'emblée de notre sélection, sauf en cas de résolution du problème en après-vente. Avec une grande variété de choix dans toutes les tranches de prix, de façon à coller aux envies et au cahier des charges de chacun : voitures thermiques pour les budgets serrés, modèles hybrides et électriques enfin plus abordables, notre sélection inclut tous les types d'alimentation. A chaque fois, nous donnons un exemple d'annonce correspondant à notre choix et représentatif du marché de l'occasion actuel dans l'Hexagone.

Des pastilles Crit'Air favorables. Afin de permettre aux acquéreurs d'affronter d'éventuelles restrictions de circulation dans les ZFE (zones à faibles émissions), nous n'avons retenu que des autos mises en circulation depuis le 1^{er} janvier 2011, bénéficiant donc d'une pastille Crit'Air allant de 0 à 2. Cela limite par ailleurs le risque de dépenses supplémentaires liées à l'âge, indépendamment du kilométrage affiché.



Des mesures certifiées conformes. Performances, consommations, autonomie, volumes de coffre : toutes les données publiées ont été mesurées par notre labo.

Au sommaire

Le baromètre de la fiabilité

Le palmarès des marques	P. 54
Les prises en charge du constructeur : notre barème exclusif	P. 57

Le meilleur choix selon votre budget

6000 €	P. 58
12000 €	P. 59
18000 €	P. 60
24000 €	P. 61
30000 €	P. 62

Acheteur ou vendeur : les pièges à éviter

Tous nos conseils pour une transaction réussie	P. 63
--	-------

NICOLAS SOLER

Bilan des marques 2025

Le baromètre de la fiabilité

Chaque année, nous recevons des milliers de courriels décrivant les pannes que vous rencontrez avec vos véhicules. A l'heure du bilan, certains constructeurs semblent cumuler les problèmes, tandis que d'autres suscitent très peu de plaintes.

Notre palmarès exclusif

Comme tous les ans, nous classons les 20 marques les plus courantes en France en fonction de leur fiabilité. Pour cela, nous avons répertorié les témoignages d'avaries précoces reçues en 2025, notamment sur Soslecteurs@autoplus.fr, concernant des autos immatriculées depuis le 1^{er} janvier 2018 et ayant parcouru moins de 150 000 km. Rapportés aux ventes de chaque constructeur sur la même période, ils donnent un ratio permettant d'établir ce classement (celui de 2024 figure entre parenthèses).

1 ^{re}	Tesla (non classé)	■ ■ ■ ■ ■
2 ^e	Toyota (1 ^{er})	■ ■ ■ ■ ■
3 ^e	Suzuki (10 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
4 ^e	Fiat (7 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
5 ^e	Dacia (2 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
6 ^e	Kia (11 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
7 ^e	Opel (9 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
8 ^e	Skoda (8 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
9 ^e	Mini (5 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
10 ^e	Audi (3 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
11 ^e	Peugeot (17 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
12 ^e	Renault (12 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
13 ^e	Volkswagen (4 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
14 ^e	Mercedes (15 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
15 ^e	Citroën (18 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
16 ^e	Seat (16 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
17 ^e	BMW (14 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
18 ^e	Nissan (13 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
19 ^e	Hyundai (6 ^e)	■ ■ ■ ■ ■
20 ^e	Ford (19 ^e)	■ ■ ■ ■ ■

Le peloton progresse

- Désormais plus présent sur le marché que DS Automobiles, Tesla réalise l'entrée idéale en se classant premier. Le constructeur américain devance de peu le japonais Toyota, qui affiche un bilan presque aussi bon. Derrière, Suzuki retrouve le podium abandonné il y a trois ans.
- Entre Fiat, surprenant 4^e, et Seat, "seulement" 16^e, l'écart est assez faible. Le groupe en vert clair compte d'ailleurs deux fois plus de membres que l'an passé, symbole des progrès réalisés par l'ensemble des constructeurs. Revers de la médaille, chaque faux pas se traduit par une chute importante au classement...
- En bas du tableau, BMW et Nissan stagnent en orange, avec un taux de pannes similaire à celui de l'an dernier. Enfin, Ford récupère la cuillère de bois à cause d'un nombre de défaillances en hausse et de la sortie de DS Automobiles du classement en raison de ses faibles ventes.

1 ^{re}	Tesla	Tendance 2026	■ ■ ■ ■ ■
		Stable	

Désormais dans le top 20 des marques ayant vendu le plus de voitures en France ces huit dernières années, Tesla déboule en tête grâce à l'excellente fiabilité de sa gamme. Hormis des soucis de bras de suspension, aucune panne récurrente n'est à déplorer. Les autres couacs ne concernent que des bugs (multimédia, poignées de porte...).



En difficulté au niveau des ventes, Tesla peut s'appuyer sur la fiabilité exemplaire de sa gamme, à l'image de la Model 3.

2 ^e	Toyota	Tendance 2026	■ ■ ■ ■ ■
		En hausse	

Les problèmes de feux de jour ne concernent plus les modèles fabriqués depuis 2019, et les Toyota continuent d'afficher une forme étincelante. Les rares soucis signalés portent sur les batteries des hybrides et, moins grave, les bougies. De quoi conforter la réputation de robustesse du géant nippon.



Parfait exemple de la robustesse Toyota, la Prius IV frise le sans-faute. Les kilométrages atteints par certains exemplaires ont d'ailleurs de quoi impressionner...

3 ^e	Suzuki	Tendance 2026	■ ■ ■ ■ ■
		Stable	

Hormis quelques changements prématurés d'embrayage autour de 70 000 km, plus aucune faiblesse majeure ne vient contrarier les voitures Suzuki. Que ce soit du côté des boîtes de vitesses ou de la direction, les points sensibles du passé sont désormais oubliés. Résultat, le constructeur japonais revient déjà dans le trio de tête.



Petit, mais costaud, l'Ignis ! Excepté pour de rares faiblesses du disque d'embrayage, ce petit SUV ne retourne que rarement au garage entre deux révisions.

4 ^e	Fiat	Tendance 2026	■ ■ ■ ■ ■
		Stable	

Fiat continue sa progression dans notre classement et se retrouve au pied du podium. Les turbos ne font plus parler d'eux, tout comme les capotes. Seuls des soucis épars sur les boîtes de vitesses robotisées entraînent encore de grosses dépenses imprévues pour les clients. Le reste concerne des bugs électroniques, heureusement moins coûteux.



Symbole des progrès réalisés par Fiat, le 500X a troqué son 1.4 essence, au turbo capricieux, contre un 1.0 qui n'a pour l'instant pas fait parler de lui.

5^e Dacia

Tendance 2026	
En baisse	■ ■ ■ ■ ■

Petit coup de mou : signes de corrosion sur la Spring, et le reste de la gamme souffre de plus en plus de problèmes d'embrayage (parfois avec le volant moteur). Plus rare, on déplore des bugs électroniques et, sur les diesels, des avaries d'injecteurs et du système de dépollution AdBlue. Heureusement, les moteurs restent globalement solides.



Volant moteur (avec embrayage), AdBlue, ou encore injecteurs : les Duster II Blue dCi connaissent quelques pépins.

6^e Kia

Tendance 2026	
En hausse	■ ■ ■ ■ ■

S'appuyant sur des mécaniques solides et la fameuse garantie 7 ans ou 150 000 km, Kia affiche un bon bilan. Ce qui n'empêche pas quelques loupés, à l'image des avaries du système multimédia, qui n'est couvert que 3 ans. Facturé naguère entre 10 000 et 12 000 € (!), son remplacement est, depuis peu, moins coûteux : environ 2 000 €. Ouf !



Lancée en 2021, la cinquième génération de Sportage remporte un joli succès en neuf comme en occasion. A son crédit, un look qui plaît, et un faible risque de panne.

7^e Opel

Tendance 2026	
Stable	■ ■ ■ ■ ■

Opel reste dans la première partie du classement grâce à la solidité de ses pièces maison. Sans surprise, les signalements concernent surtout les soucis habituels de la banque d'organes Peugeot-Citroën : courroie de distribution des 1.2 essence, soucis d'AdBlue des diesels et chaîne d'arbre à cames du 1.5 BlueHDi. Mais leur nombre est en baisse.



Cousin du Peugeot 3008, le Grandland connaît les mêmes tracasseries avec ses 1.2 essence et ses diesels.

8^e Skoda

Tendance 2026	
Stable	■ ■ ■ ■ ■

Alors que les soucis de pompe à eau tendent à se raréfier, les avaries de boîte DSG (Mecatronic HS, sélecteur et capteur défaillants) continuent de générer quelques plaintes. La disparition des bugs électroniques permet toutefois au constructeur tchèque de rester dans le vert clair et de se stabiliser à la 8^e place.



A l'image du récent Kamiq, les modèles de la gamme actuelle de Skoda semblent bien nés.

9^e Mini

Tendance 2026	
Stable	■ ■ ■ ■ ■

Des bugs électroniques contrarient à nouveau certains propriétaires de Mini. On recense également plusieurs retours concernant des soucis de chauffage. A l'inverse, les moteurs thermiques affichent une belle solidité. Reste à confirmer la fiabilité des tout derniers modèles de la marque, qui misent davantage sur l'électrique.



Uniquement proposé en électrique, le récent Aceman illustre le partenariat entre BMW et le chinois Great Wall Motors.

10^e Audi

Tendance 2026	
Stable	■ ■ ■ ■ ■

Alors qu'on les pensait en voie de disparition, les problèmes de pompe à eau et de boîtes S tronic (Mecatronic, capteur et sélecteur à changer) attirent à nouveau les critiques des propriétaires d'Audi, notamment sur les autos fabriquées avant 2021. Bon point, en revanche, côté turbo et toit ouvrant, qui ne suscitent plus aucune plainte.



Carrière plutôt paisible pour la deuxième génération d'A1, en dépit de quelques soucis de boîte robotisée à double embrayage S tronic.

11^e Peugeot

Tendance 2026	
Stable	■ ■ ■ ■ ■

Serait-ce la fin des ennuis pour Peugeot ? Après deux années englué à la 17^e place, le Lion remonte au classement. Mais, malgré l'étendue de la garantie constructeur et de nombreux remplacements anticipés, la courroie de distribution des 1.2 PureTech et la chaîne reliant les arbres à cames des 1.5 BlueHDi posent encore souvent problème. A suivre.



L'orage semble passé chez Peugeot. Les modèles hybrides et électriques se portent plutôt bien, et les thermiques font l'objet de corrections pour régler leurs soucis. Mais il reste du travail...

12^e Renault

Tendance 2026	
En baisse	■ ■ ■ ■ ■

L'arrivée de courriers signalant des remplacements de boîte de vitesses sur les hybrides s'ajoute à ceux concernant les transmissions EDC. Autre motif d'inquiétude : les soucis d'injecteurs sur les autos équipées du 1.3 essence. Moins grave mais presque aussi agaçant, les cas d'usure prématurée des sièges touchent presque toute la gamme.



Plus fiable que son prédécesseur, le Captur II connaît toutefois quelques soucis de boîte EDC ainsi que des usures précoces de sa sellerie.

13^e Volkswagen

Tendance 2026
Stable



Aux problèmes de Mecatronic et de sélecteur constatés chez les autres marques du groupe, les VW dotées d'une boîte DSG ajoutent de coûteuses avaries d'embrayage. Plus rares, des casses de turbo sont recensées sur quelques 2.0 TDI. Bon point : les défaillances de pompe à eau et les bugs électroniques sont en baisse.



ADRIEN CORTESI

Bilan mitigé chez VW, dont les célèbres boîtes DSG concentrent les critiques. Dommage, car elles équipent une majorité de modèles, dont le T-Roc.

14^e Mercedes

Tendance 2026
En hausse



Après des années à errer dans la zone orange, Mercedes passe enfin au vert ! Les problèmes d'amortisseurs et de pont (sur les modèles 4Matic) se raréfient. Au contraire, les bugs électroniques restent encore trop fréquents, tout comme les soucis de capteur de NOx sur l'ensemble des moteurs diesels maison.



FLORIAN GROUT

Les capteurs de NOx des diesels de la gamme connaissent quelques dysfonctionnements, comme sur le dernier GLC.

15^e Citroën

Tendance 2026
Stable



Comme Peugeot, Citroën va mieux mais reste sous surveillance. Outre les classiques problèmes de distribution (1.2 PureTech) et d'arbre à cames (1.5 BlueHDi), les défaillances du système AdBlue continuent de renvoyer les diesels au garage. Bonne nouvelle, le boîtier de gestion BPGA ne semble plus générer de pannes.



NICOLAS SOLER

Fiable en hybride, l'ancien C5 Aircross connaît davantage d'aléas mécaniques en essence et en diesel.

16^e Seat

Tendance 2026
En hausse



Seat est moins bien classé que les autres marques du groupe VW, principalement en raison du problème spécifique qui touche l'Ateca : les avaries sur les vérins de hayon. Les autres faiblesses sont connues : défaillances du sélecteur, du capteur, voire du Mecatronic sur les autos équipées de la boîte DSG. Et de plus rares soucis de pompe à eau.



NICOLAS SOLER

Points faibles de l'Ateca, les vérins de coffre peuvent donner des signes de fatigue très rapidement.

17^e BMW

Tendance 2026
Stable



Statu quo chez BMW. D'un côté, les soucis de boîte de transfert, de direction et de turbo se font plus rares. De l'autre, le capteur de particules des diesels affiche quelques faiblesses, tandis que les boîtes auto. connaissent des couacs. On déplore enfin plusieurs bugs électroniques, notamment du côté du système multimédia/GPS.



YANN LEFEBVRE

Produite pendant seulement cinq ans (2019-2024), la Série 1 type F20 a connu une carrière à l'abri des gros pépins mécaniques.

18^e Nissan

Tendance 2026
En hausse



Nissan perd le terrain gagné l'an passé, en raison du retour des changements moteur prématurés sur les dernières autos dotées du 1.2 DIG-T. On déplore aussi quelques soucis d'AdBlue sur les diesels. A l'inverse, les ennuis de turbo se raréfient, tandis que les problèmes de boîte auto. et d'embrayage ont disparu.



NICOLAS SOLER

Débarrassé du 1.2 DIG-T qui plombait le bilan de son prédécesseur, le Qashqai III pose infiniment moins de problèmes à ses propriétaires.

19^e Hyundai

Tendance 2026
En baisse



Le coréen est touché par une épidémie de défaillances de capteurs de particules (appelés capteurs PM) sur les diesels de 2018-2020. Des autos qui souffrent également d'une usure prématurée d'embrayage. Sur toute la gamme, les boîtes auto. ont parfois posé problème. Seule consolation, les soucis de GPS semblent appartenir au passé.



ARNAUD SAUNIER

Prudence si vous possédez un ancien Tucson diesel équipé d'une boîte robotisée DCT. Celui-ci cumule les ennuis actuels rencontrés chez Hyundai.

20^e Ford

Tendance 2026
En baisse



Les blocs ABS continuent d'entraîner de grosses dépenses imprévues pour les possesseurs de Ford. Autre (récent) problème : les changements précoces d'injecteurs sur les modèles fonctionnant à l'E85 – une spécialité de la marque –, parfois dès 30000 km ! Et les courroies de distribution immergées des 1.0 EcoBoost peuvent également lâcher prématurément...



FLORIAN GROUT

Ford reste en fond de classement, empêtré dans des soucis aussi nombreux que graves. Son petit SUV à succès, le Puma, n'y échappe pas.

Ce que vous pouvez réclamer au constructeur

Le barème de nos experts

Votre voiture a moins de 5 ans ? Basez-vous sur les taux de prise en charge de notre tableau. N'acceptez aucun compromis si l'avarie se produit avec un kilométrage inférieur à celui de la prise en charge à 100% de la facture totale (main-d'œuvre comprise). Si l'auto a de 5 à 8 ans, une offre inférieure de 10 à 20% à ce barème reste acceptable au regard de la vétusté. Au-delà de 8 ans, l'espoir s'amenuise. Les très rares gestes ne sont accordés que pour des véhicules ayant

parcouru peu de kilomètres et parfaitement entretenus dans le réseau.
Exemple n° 1 : le turbo est HS à 81 000 km. Le barème indique une participation constructeur allant de 100% (jusqu'à 50 000 km) à 50% (à 100 000 km). En clair, elle baisse de 1% tous les 1 000 km. L'avarie arrivant 31 000 km après le seuil des 50 000 km/100%, retirez 31%. Vous obtenez 69% de prise en charge, que vous pouvez arrondir à la dizaine

supérieure pour réclamer 70% de remise sur la note totale.
Exemple n° 2 : un GPS lâche à 132 000 km. Notre barème précise que la prise en charge passe de 50% (à 120 000 km) à 0% (à 250 000 km, durée de vie de la pièce), perdant donc 1% tous les 2 600 km. L'avarie se produisant 12 000 km après le cap des 50%, déduisez 4,6% (12 000 divisés par 2 600). Vous obtenez 44,4% de participation, que vous pouvez arrondir à 45%.

Panne anormale ou remplacement de pièces prématuré ? Même après la fin de la garantie constructeur, la marque doit assumer tout ou partie des frais. **Auto Plus vous indique à quelle hauteur, barèmes de nos experts à l'appui.**

MOTEUR	Durée de vie normale	Prise en charge de	
		100 % si panne à...	50 % si panne à...
Refroidissement			
Joint de culasse	200 000 km	50 000 km	80 000 km
Pompe à eau ⁽¹⁾ , radiateur, ventilateur	200 000 km	60 000 km	100 000 km
Courroie d'entraînement	100 000 km	20 000 km	50 000 km
Culasse, distribution			
Arbre à cames, culasse, culbuteur, soupapes	300 000 km	60 000 km	150 000 km
Galet tendeur	100 000 km	30 000 km	Variable ⁽¹⁾
Bloc-moteur			
Bielles, vilebrequin, pompe à huile	300 000 km	100 000 km	200 000 km
Chemises, coussinets, pistons	300 000 km	50 000 km	150 000 km
Segmentation	250 000 km	50 000 km	100 000 km
Alimentation, injection			
Calculateur d'injection	250 000 km	80 000 km	130 000 km
Débitmètre, injecteur, pompes (gavage, HP et AdBlue), régulateur de pression, rampe d'injection, turbo, vanne EGR	200 000 km	50 000 km	100 000 km
Réservoir, calculateur d'AdBlue	250 000 km	80 000 km	130 000 km
Bougie de préchauffage	100 000 km	30 000 km	50 000 km
Bobine d'allumage	150 000 km	50 000 km	100 000 km
Système d'échappement			
Filtre à particules (Fap)	150 000 km	50 000 km	80 000 km
Catalyseur (y compris SCR)	150 000 km	50 000 km	80 000 km
Embrayage			
Volant moteur	200 000 km	60 000 km	100 000 km
Butée, disque, mécanisme	150 000 km	30 000 km	80 000 km
Emetteur et récepteur d'embrayage	150 000 km	40 000 km	80 000 km
Transmission			
Boîte de vitesses mécanique, boîte de transfert	250 000 km	60 000 km	130 000 km
Boîte de vitesses automatique	250 000 km	50 000 km	120 000 km
Arbre de transmission	150 000 km	30 000 km	80 000 km

1. Sur certains moteurs, les constructeurs préconisent son changement avec celui de la courroie de distribution. La prise en charge s'aligne alors sur l'échéance de remplacement de cette dernière.

TRAINS ROULANTS	Durée de vie normale	Prise en charge de	
		100 % si panne à...	50 % si panne à...
Direction			
Crémaillère	300 000 km	60 000 km	150 000 km
Pompe d'assistance	200 000 km	50 000 km	100 000 km
Pneus avant			
Traction	40 000 km	5 000 km	20 000 km
Propulsion	50 000 km	5 000 km	30 000 km
Liaison au sol avant			
Moyeu	250 000 km	100 000 km	150 000 km
Rotule de suspension	150 000 km	30 000 km	60 000 km
Bras de suspension, roulement	150 000 km	50 000 km	80 000 km
Amortisseurs	100 000 km	30 000 km	50 000 km
Pneus arrière			
Traction	60 000 km	5 000 km	30 000 km
Propulsion	40 000 km	5 000 km	20 000 km
Liaison au sol arrière			
Moyeu	250 000 km	100 000 km	150 000 km
Articulations	150 000 km	50 000 km	70 000 km
Bras de suspension, roulement	150 000 km	50 000 km	100 000 km
Amortisseurs	120 000 km	30 000 km	60 000 km

FREINAGE	Durée de vie normale	Prise en charge de	
		100 % si panne à...	50 % si panne à...
Etrier de frein (AV ou AR)	250 000 km	50 000 km	120 000 km
Assistant de freinage, maître-cylindre	200 000 km	50 000 km	100 000 km
Disques avant	100 000 km	20 000 km	80 000 km
Plaquettes avant	30 000 km	5 000 km	10 000 km
Disques arrière	200 000 km	40 000 km	80 000 km
Plaquettes arrière	60 000 km	10 000 km	30 000 km
Capteur, centrale ABS	250 000 km	50 000 km	150 000 km

ÉLECTRICITÉ, ÉLECTRONIQUE	Durée de vie normale	Prise en charge de	
		100 % si panne à...	50 % si panne à...
Démarreur			
Contacteur démarreur	200 000 km	60 000 km	120 000 km
Démarreur - stop/start	150 000 km	50 000 km	80 000 km
Alternateur	150 000 km	40 000 km	80 000 km
Calculateurs			
Calculateurs divers	250 000 km	80 000 km	130 000 km
Calculateur ABS, ESP ou AFU	300 000 km	80 000 km	130 000 km
Airbags			
Calculateur, capteur	250 000 km	80 000 km	130 000 km
Coussin gonflable	10 ans	60 000 km/3 ans	100 000 km/5 ans
Climatisation			
Compresseur, condenseur, évaporateur, module électronique	200 000 km	40 000 km	120 000 km
Chauffage, habitacle			
Radiateur de chauffage	150 000 km	60 000 km	100 000 km
Volet de commande	250 000 km	50 000 km	120 000 km
Verrouillage centralisé	250 000 km	50 000 km	100 000 km
Moteur de lève-vitre	200 000 km	60 000 km	120 000 km
Toit ouvrant	200 000 km	60 000 km	100 000 km
Système multimédia, GPS	250 000 km	80 000 km	120 000 km

LETTRE TYPE

[Prénom NOM] [Votre ville], le [XX xxxxxx] 2025
[Adresse postale]

Automobiles [MARQUE] – Service relation clientèle
Objet : panne sur [Marque Modèle Version (n° de série)]
Madame, Monsieur,
J'ai acquis en date du [XX/XX/XXXX] le véhicule identifié ci-dessus, mis en circulation le [XX/XX/XXXX]. Ce dernier a [toujours ? régulièrement ?] été entretenu et utilisé dans le respect des préconisations du constructeur (voir les copies ci-jointes des factures d'entretien et des réparations en lien avec le problème).
Ce véhicule a connu le [XX/XX/XXXX, à XXXX km] une avarie sur [pièces incriminées]. Une telle panne, à un kilométrage si faible, est un événement anormal, qui ne peut résulter que d'un défaut de conception ou de fabrication de l'élément (ou des éléments) en cause. Elle s'apparente donc à un vice caché au sens des articles 1641 et suivants du code civil.
En conséquence, je vous saurai gré de bien vouloir prendre en charge [intégralement/à hauteur de XX % de la facture totale (pièces et main-d'œuvre)] la remise en état de mon véhicule. [Dans le cas où l'auto n'est pas encore réparée, ajoutez :] Je vous prie donc de donner immédiatement des instructions à votre concessionnaire (ou agent), afin qu'il me livre ma voiture, dûment réparée, dans les meilleurs délais. En cas de refus de votre part, ma protection juridique mandatera un expert pour conduire une expertise du véhicule et, notamment, des pièces incriminées. Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Prénom NOM Signature

VOTRE BUDGET

6 000 €

Si, en visant une auto de moins de 15 ans, cette enveloppe budgétaire permet d'accéder à la majorité des catégories, la plupart des modèles affichent des kilométrages supérieurs à 100 000 km. La fiabilité est donc un critère primordial, quel que soit le type de motorisation choisi.

Dacia Logan MCV 0.9 TCe



Essence ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h ■ 7 l/100 km ■ Coffre : 672 dm³
Vu une Prestige de 2015 avec 112 000 km à **6 000 €**

► Après un premier opus très typé "utilitaire", la Logan II MCV soigne davantage l'accueil sans perdre ses capacités d'export. Le coffre est très vaste, et est désormais accessible via un classique hayon. Devant, les progrès sont aussi notables, mais gare à l'état des garnitures : volant qui pèle, tissus des sièges qui plissent... La dotation, insuffisante en version de base et Ambiance, séduit davantage en Lauréate (clim, antibrouillards), voire en Prestige (GPS, radar de recul, régulateur de vitesse). A viser avec le 0.9 TCe, plein de bonne volonté, solide et peu glouton, ou avec le 1.5 dCi 90 si vous roulez beaucoup.



PHILIPPE TISSIER / PILOU

Fiat Bravo 1.6 Multijet 120



Diesel ■ 6 CV ■ 120 ch
■ 188 km/h ■ 6,5 l/100 km
■ Coffre : 386 dm³

Vu une Street de 2013 avec 150 000 km à **5 800 €**



PHILIPPE TISSIER / PILOU

► Totalement tombée dans l'oubli, la Bravo II offre pourtant des prestations très convaincantes, notamment avec le solide 1.6 diesel. Les faibles écarts de prix plaident en faveur du 120 ch, à peine moins sobre que ses petits frères de 90 et 105 ch, et nettement plus performant. Il est souvent associé aux finitions hautes, richement dotées. En Street, Bluetooth, jantes alu et clim bizona sont de série.

Kia Soul 1.6 CRDi



Diesel ■ 7 CV ■ 128 ch
■ 170 km/h ■ 6,7 l/100 km
■ Coffre : 311 dm³

Vu un Active de 2013 avec 175 000 km à **6 290 €**



PHILIPPE TISSIER / PILOU

► Une fiabilité exemplaire, de solides moteurs, un look original : le Soul mérite bien mieux que l'anonymat dans lequel il évolue en occasion. En diesel, le 1.6, fort de 128 ch, offre un bel agrément sans trop consommer. Il permet au coréen (4,11 m de long) d'être aussi à l'aise en ville que sur route. A bord, la dotation est généreuse dès le cœur de gamme Active (clim auto., radar de recul, régulateur de vitesse et Bluetooth).

Renault Zoe R110



Electrique ■ 2 CV ■ 109 ch ■ 138 km/h ■ Autonomie : 235 km ■ Coffre : 350 dm³
Vu une Intens de 2019 avec 84 000 km à **5 990 €**

► Incontournable lorsque l'on recherche une électrique abordable, la Zoe n'échappe pas aux fortes décotes qui touchent ce type de motorisation. Ce qui permet de laisser de côté les premiers modèles – au rayon d'action un peu juste – au profit de ceux dotés d'une batterie de 41 kWh. La fiabilité y gagne, et l'agrément aussi, surtout en version R110. Tonique, celle-ci se recharge en 22 h sur secteur, ou en 13 h sur une borne de 7,4 kW. Pas plus chère que les autres, l'Intens se démarque par sa présentation soignée (jantes alu) et sa générosité (accès mains libres, radar de recul...). Pensez à réclamer au vendeur le SoH pour connaître l'état de santé (capacité de charge restante) de la batterie.



NICOLAS SOLER

Suzuki Swift 1.2 VVT



Essence ■ 5 CV ■ 94 ch ■ 164 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ Coffre : 233 dm³
Vu une Pack 5 portes de 2014 avec 124 000 km à **5 690 €**

► Epargnée par les soucis de boîte du premier opus, la Swift II (2010-2017) est le parfait exemple de la fiabilité des Suzuki. Autre qualité des modèles de la marque, une grande sobriété due notamment à un poids contenu. Bien pourvue en entrée de gamme Avantage, la japonaise est carrément riche en Pack : toit ouvrant, radar de recul, Bluetooth ou encore clim, phares et essuie-glaces automatiques.



THOMAS ANTOINE / ACE-TEAM / SUZUKI

Et aussi

Opel Insignia Sp. Tourer 2.0 CDTI 130



Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 186 km/h
■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 495 dm³

Vu un Cosmo de 2013 avec 175 000 km à **6 200 €**

Peugeot 5008 2.0 HDi 150



Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 192 km/h
■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 622 à 732 dm³

Vu un Business de 2012 avec 157 000 km à **6 490 €**

VOTRE BUDGET

12 000 €

Cette somme donne accès aux modèles hybrides, qui continuent d'afficher des cours relativement élevés en seconde main. Elle permet également de se faire plaisir en lorgnant du côté du premium. Mais avec la flambée des prix du neuf, il sera difficile d'acquérir une auto de moins de 5 ans.

Audi A4 2.0 TDI 150

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 206 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ Coffre: 455 dm³
Vu une Business Line de 2014 avec 147 000 km à **12 500 €**

► Retouchée début 2012, l'ancienne A4 (type 8K) adopte dès l'année suivante un 2.0 TDI 150 qui laisse derrière lui les soucis de fiabilité (pompe à eau, turbo, volant moteur...) des précédents 143 ch. Très répandu, ce bloc tonique et sobre va comme un gant à l'allemande. Un bon plan, d'autant que l'équipement est enrichi dans la foulée. Evitez toutefois l'entrée de gamme Attraction au profit de l'Ambiente (phares au xénon, jantes alu 17", radar de recul...), à peine plus chère. En effet, malgré son statut de berline premium – confirmé par une finition exemplaire –, l'A4 souffre de la décote qui touche les familiales classiques.



NICOLAS SOLER

Dacia Jogger 1.0 ECO-G

Essence/GPL ■ 6 CV ■ 100 ch ■ 159 km/h ■ 7,2/9,9 l/100 km ■ Coffre: 625 dm³
Vu un Confort de 2022 avec 95 000 km à **12 990 €**

► Tirés un temps vers le haut par le succès du modèle en neuf et l'augmentation de ses prix, les cours du Jogger sont aujourd'hui plus raisonnables. Les autos affichant plus de 80 000 km offrent les meilleures opportunités, la fiabilité du modèle limitant au maximum le risque de panne. Avec son coût d'usage attractif, la version GPL est la plus intéressante, malgré des performances un peu justes en charge. Comme souvent chez Dacia, il faudra zapper la basique Essential et viser la Confort pour profiter de l'indispensable clim, des barres de toit, du régulateur de vitesse et du radar de recul.



ARNAUD SAUNIER

Renault Kadjar 1.6 dCi 130

Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 189 km/h ■ 6,2 l/100 km ■ Coffre: 520 dm³
Vu un Intens de 2016 avec 129 000 km à **11 890 €**



ARNAUD SAUNIER

► Complètement relégué au second plan par ses rivaux et son remplaçant chez Renault, le Kadjar a tout de la bonne affaire en seconde main. Car ses diesels se révèlent à la fois fiables et sobres. Les prix d'ami incitent à préférer le tonique 1.6 dCi 130, que l'on trouve associé aux finitions hautes, Intens en tête. A la clé, une dotation fournie (GPS, caméra de recul, jantes 19", accès mains libres...).

Toyota Auris Touring Sports 136h

Hybride ■ 5 CV ■ 136 ch ■ 180 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre: 541 dm³
Vu une Dynamic de 2016 avec 141 000 km à **12 500 €**



TOYOTA

► Moins surcotée et mieux finie que la Prius (facile, diront les mauvaises langues), l'Auris offre la même douceur de conduite et une sobriété presque aussi exemplaire. La déclinaison break permet en outre de disposer d'un beau volume de coffre et de places arrière spacieuses sans gros supplément de prix. Bel équipement dès la finition Dynamic (caméra de recul, jantes alu, phares et essuie-glaces automatiques).

Peugeot E-208

Electrique ■ 4 CV ■ 136 ch ■ 150 km/h ■ Autonomie: 265 km ■ Coffre: 310 dm³
Vu une Allure de 2021 avec 68 000 km à **11 490 €**

► Parfaite illustration de la chute des prix des électriques, l'E-208 s'affiche à des tarifs très attractifs dans les annonces. Y compris en Allure, chic et bien pourvue (GPS, jantes alu, phares à leds). Le mode Eco permet de parcourir plus de 300 km en ville. Sur route, le passage en mode Normal délivre 110 ch, tandis que le Sport donne accès aux 136 ch. Comptez 8 h de recharge sur une Wallbox de 7,4 kW.



ARNAUD SAUNIER

Et aussi

Mini Hatch Cooper

Essence ■ 7 CV ■ 136 ch ■ 201 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre: 200 dm³
Vu une Pack Red Hot Chili de 2016 avec 96 000 km à **10 990 €**

Volkswagen Touran 2.0 TDI 140 DSG

Diesel ■ 8 CV ■ 140 ch ■ 194 km/h ■ 6,7 l/100 km ■ Coffre: 560 à 690 dm³
Vu un Business de 2013 avec 153 000 km à **12 690 €**

VOTRE BUDGET

18 000 €

Avec un tel budget, on accède à un large choix d'électriques et d'hybrides, rechargeables ou non. Sur ces technologies coûteuses en neuf, les décotes sont très importantes, permettant de réaliser de bonnes affaires sur des modèles âgés de 3 à 6 ans. Chez les thermiques, les berlines offrent les plus belles opportunités.

Alfa Romeo Giulia 2.2 diesel AT8



Diesel ■ 9 CV ■ 160 ch ■ 220 km/h* ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre: 388 dm³
Vu une Super de 2019 avec 107 000 km à **17 990 €**

► Elle a beau afficher une ligne séduisante et procurer un bel agrément de conduite, la Giulia n'a pas réussi à s'imposer face à la concurrence allemande... Tant mieux pour l'acheteur, qui peut s'offrir l'italienne à prix doux. Un peu juste en 136 ch, le diesel de cœur de gamme offre de belles performances, surtout depuis qu'il est passé à 160 ch courant 2018. Bon point, la différence de prix est par ailleurs très faible. On peut ainsi écarter l'entrée de gamme (sans nom) au profit de la Super, qui permet de bénéficier des phares au xénon, du GPS, des jantes alu 17" et de la sellerie cuir/tissu. Excellente boîte auto. à 8 rapports.



NICOLAS SOLER

Citroën C5 Aircross Hybrid ë-EAT8



Hybride recharg. ■ 10 CV ■ 225 ch ■ 225 km/h* ■ 7,7 l/100 km
Coffre: 522 à 662 dm³
Vu un Shine Pack de 2021 avec 85 000 km à **17 990 €**



NICOLAS SOLER

► Malgré une ligne modernisée en 2020, l'ancien C5 Aircross peine à attirer les foules. Ces retouches s'accompagnent d'une finition en progrès et de la disparition de certains bugs. Côté fiabilité, la version hybride affiche une solidité inconnue chez les PureTech et BlueHDi. Elle permet en outre de parcourir 46 km en ville sans une goutte d'essence. A noter, la riche Shine n'est pas forcément plus chère que les autres.

Skoda Kamiq 1.5 TSI DSG



Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 206 km/h ■ 6,9 l/100 km
Coffre: 360 dm³
Vu un Monte Carlo de 2020 avec 104 000 km à **18 300 €**



IVO HERCIK / SKODA

► Le cousin du VW T-Cross est un séduisant petit SUV qui se distingue par son habitabilité et sa présentation flatteuses. Si le 1.0 TSI offre déjà de belles prestations, le faible surcoût qu'impose le 1.5 incite à faire un petit effort pour profiter ainsi des ressources de ce moteur à coupure partielle des cylindres. Un dispositif qui favorise la sobriété sans entamer la solidité de l'ensemble. Dotation riche en Monte Carlo.

Tesla Model 3 Standard Plus



Electrique ■ 4 CV ■ 300 ch ■ 225 km/h ■ Autonomie: 324 km ■ Coffre: 525 dm³
Vu une SR+ de 2019 avec 145 000 km à **17 990 €**

► Entre les difficultés de revente en occasion et les frasques de l'emblématique patron de la marque, les Tesla connaissent des décotes inédites. L'offre en Model 3 est désormais vaste sous la barre des 20 000 €, même pour des autos ayant moins de 100 000 km. Le modèle d'accès SR+ assure déjà une autonomie confortable, moyennant une recharge de 9 h sur une Wallbox de 7,4 kW, ou de 20 h sur secteur. La fiabilité exemplaire rassure, tout comme la garantie de 8 ans ou 160 000 km sur les batteries. A bord, la finition a progressé, tandis que la dotation apparaît riche (toit vitré, sièges chauffants en cuir...). Surveillez juste la peinture (capot, ailes), sensible aux projections de gravillons, et les jantes, très exposées.



YANN LEFEBVRE

Toyota Prius 122h



Hybride ■ 4 CV ■ 122 ch ■ 167 km/h ■ 4,6 l/100 km ■ Coffre: 400 dm³
Vu une Dynamic de 2019 avec 95 000 km à **18 790 €**

► Les tarifs de la Prius IV semblent enfin se calmer en seconde main. Ce qui permet de se concentrer sur ses qualités: douceur de fonctionnement, sobriété et fiabilité intactes, insonorisation et finition en nette amélioration, cet opus corrigeant les défauts historiques du modèle. Bon point, l'équipement est complet sur toute la gamme, avec clim bizona, phares et essuie-glaces automatiques.



TIBO

Et aussi

Fiat 600 e



Electrique ■ 4 CV ■ 156 ch ■ 150 km/h
Autonomie: 320 km ■ Coffre: 330 dm³
Vu un Red de 2023 avec 26 000 km à **18 690 €**

Renault Arkana E-Tech



Hybride ■ 5 CV ■ 145 ch ■ 165 km/h
6,3 l/100 km ■ Coffre: 484 dm³
Vu un Intens de 2021 avec 74 000 km à **17 990 €**

* Donnée constructeur.

VOTRE BUDGET

24 000 €

Des autos qui sentent encore le neuf, des SUV électriques nettement plus accessibles que dans les showrooms, du premium allemand à prix doux : ce budget offre un large choix de modèles de 8 ans et moins. Ce qui ne dispense pas de rester attentif au bon suivi de l'exemplaire convoité...

Audi Q5 2.0 TDI 190

Diesel ■ 10 CV ■ 190 ch ■ 207 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : 482 à 563 dm³
Vu un Design Luxe de 2018 avec 123 000 km à **24 990 €**

► Toujours aussi confortable et nettement plus dynamique à la conduite, le Q5 "B9", apparu en 2017, se démarque plus de l'ancien opus que son allure ne le laisse supposer. A bord, on retrouve la qualité Audi et une dotation étoffée dès que l'on quitte l'entrée de gamme (sans nom). En Design Luxe – pas beaucoup plus chère que la Design "tout court" –, rien ne manque à l'appel : cuir, caméra de recul, GPS ou encore Virtual Cockpit. Sous le capot, le robuste 2.0 TDI de 190 ch est plus à son aise que le 150 ch, malgré le montage de série de la transmission quattro. Un gage de sécurité qui ne plombe pas le budget, raisonnable au regard du gabarit de l'engin.



DENIS MEUNIER

Kia Sportage T-GDi Hybride

Hybride ■ 10 CV ■ 230 ch ■ 194 km/h ■ 7,1 l/100 km ■ Coffre : 510 dm³
Vu un Active Business de 2022 avec 73 000 km à **23 790 €**

► Grâce à un look séduisant, à une fiabilité rarement prise en défaut (avec la fameuse garantie 7 ans ou 150 000 km) et à un large choix de motorisations, le dernier Sportage a rapidement trouvé son public sur notre marché. Offrant un bon compromis performances/sobriété, la version hybride représente le meilleur choix, d'autant qu'elle ne coûte guère plus que les classiques thermiques. A bord, la présentation moderne s'accompagne d'une généreuse habitabilité et de vastes zones de rangement. Sur la Business, le GPS avec écran tactile de 12,3", les essuie-glaces et la clim automatiques sont fournis d'office.



KIA

Mercedes CLA Shooting Brake 200 d

Diesel ■ 10 CV ■ 150 ch ■ 210 km/h ■ 5,7 l/100 km ■ Coffre : 465 dm³
Vu un Progressive Line de 2020 avec 96 000 km à **24 490 €**



ADRIEN CORTESI / MERCEDES-BENZ

► Une ligne aguicheuse, un diesel maison à la fois solide, sobre et tonique, une boîte automatique à 8 rapports douce et réactive : cette déclinaison break du CLA a tout pour plaire. Certes, son volume de coffre n'en fait pas un déménageur, mais l'accès aux bagages est aisé. Equipement riche dès la finition Progressive Line, avec GPS, jantes alu 18", caméra de recul et aide active au stationnement.

Tesla Model Y Propulsion

Electrique ■ 6 CV ■ 299 ch ■ 217 km/h ■ Autonomie : 365 km ■ Coffre : 695 dm³
Vu un exemplaire de 2022 avec 127 000 km à **24 990 €**



FLORIAN GROUT

► Le "petit" SUV Tesla se fait de plus en plus abordable en seconde main, notamment si l'on vise une Propulsion ayant dépassé les 100 000 km. Un choix malin puisque l'autonomie est déjà au-dessus de ce que propose la concurrence, tandis que la fiabilité de l'auto (avec des batteries couvertes 8 ans ou 160 000 km) permet de voir venir. A bord, habitacle épuré, spacieux, lumineux et construit avec soin.

Renault 5 Autonomie Urbaine 120

Electrique ■ 5 CV ■ 120 ch ■ 151 km/h ■ Autonomie : 281 km ■ Coffre : 310 dm³
Vu une Evolution de 2025 avec 14 000 km à **22 999 €**

► C'est l'un des succès du moment. Mais l'offre déjà étoffée en occasion n'est pas encore synonyme de prix bradés. Suffisante pour un usage urbain, la 120 ch permet de limiter la mise de départ tout en offrant une plus grande polyvalence que la 95 ch. Elle profite en outre de la recharge rapide, de la pompe à chaleur et de la clim auto., qui font cruellement défaut à la basique Five.



ADRIEN CORTESI

Et aussi

Volkswagen ID.4 Pro Performance

Electrique ■ 5 CV ■ 204 ch ■ 161 km/h ■ Autonomie : 395 km ■ Coffre : 565 dm³
Vu un Business de 2021 avec 68 000 km à **23 990 €**

Volvo XC90 D5

Diesel ■ 14 CV ■ 235 ch ■ 207 km/h ■ 8,5 l/100 km ■ Coffre : 620 à 707 dm³
Vu un Momentum de 2017 avec 146 000 km à **24 990 €**

VOTRE BUDGET

30 000 €

Il y a peu, cette somme permettait de s'offrir bon nombre de modèles neufs. La flambée des prix ayant rendu certaines catégories inaccessibles, le marché de la seconde main est devenu un passage obligé. Ce qui permet, parfois, de se faire plaisir à moitié prix...

Alfa Romeo Stelvio 2.2 diesel 210



Diesel ■ 12 CV ■ 210 ch ■ 209 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre: 493 dm³
Vu un Ti de 2020 avec 76 000 km à **30 900 €**

► Avec ce tonique 2.2 diesel de 210 ch, uniquement couplé à la transmission à 4 roues motrices Q4, le Stelvio vient clairement marcher les plates-bandes allemandes. Tonique, pas plus gourmand que ses petits frères et discret sur autoroute, ce bloc maison fait également preuve d'une belle robustesse. Il est uniquement associé aux finitions haut de gamme, avec phares au xénon, GPS ou aide au stationnement avant de série. A bord, la présentation soignée s'accompagne d'une belle qualité intérieure et de places arrière assez vastes. Le coffre apparaît juste, mais les dossiers 40/20/40 se rabattent d'un geste.



MOURAD BALITOUATI / ALFA ROMEO

Audi A6 Avant 40 TDI



Diesel ■ 11 CV ■ 204 ch ■ 214 km/h ■ 7,1 l/100 km
■ Coffre: 544 dm³

Vu une Avus de 2020 avec 88 000 km à **29 890 €**



YANN LEFEBVRE

► Une finition léchée, une ligne séduisante et une fiabilité rassurante, le break A6 est une machine à rouler en classe affaires. Plus répandue, et donc pas plus chère que la berline, cette déclinaison Avant se révèle plus pratique. Le 2.0 TDI de 204 ch lui va comme un gant, bien secondé par une boîte S tronic douce et réactive. A viser en Avus, bien dotée (cuir, caméra de recul...) et sans le ferme châssis sport des S Line.

Kia EV6 229 ch



Electrique ■ 4 CV ■ 229 ch ■ 190 km/h ■ Autonomie: 391 km ■ Coffre: 535 dm³

Vu un Design de 2021 avec 62 000 km à **28 900 €**



THORSTEN WEIGL / KIA

► Derrière un look original, l'EV6 cache une autonomie frisant les 400 km et une architecture 800 V autorisant des recharges express (18 min pour passer de 10 à 80%). Sur Wallbox de 7,4 kW, comptez 13 h 30, et 39 h sur secteur. A l'usage, on apprécie les bonnes performances et l'habitacle spacieux. En Design, on gagne une sellerie cuir, un hayon électrique et l'aide au stationnement AV/AR.

Peugeot 3008 Hybrid e-DCS6



Hybride ■ 7 CV ■ 145 ch ■ 195 km/h ■ 6,3 l/100 km ■ Coffre: 520 dm³
Vu un Allure de 2025 avec 12 000 km à **28 990 €**

► Utilisant une chaîne de distribution, le 1.2 qui équipe ce 3008 est à l'abri des soucis de courroie qui plombent les 1.2 PureTech. Aussi sobre que discret, ce moteur offre des performances très suffisantes, le comportement de l'auto étant davantage tourné vers le confort que vers le dynamisme. En seconde main, les tarifs sont attractifs, notamment sous le label occasion de Stellantis "Spoticar", où les finitions Allure ayant peu roulé s'affichent dès 27 000 €. La dotation comprend déjà l'essentiel, avec Mirror Screen, caméra de recul, clim bizona et accès mains libres. Le tout avec une garantie portée à 8 ans ou 160 000 km si l'entretien est réalisé dans le réseau du constructeur.



YANN LEFEBVRE

Skoda Elroq 85 kWh



Electrique ■ 6 CV ■ 286 ch ■ 182 km/h ■ Autonomie: 440 km ■ Coffre: 470 dm³
Vu un Clever de 2025 avec 17 000 km à **32 490 €**

► Environ 2000 € plus cher que la version 60 kWh, cet Elroq 85 offre une puissance nettement supérieure et un rayon d'action élargi. Son couple généreux lui confère d'excellentes performances, qui s'accompagnent d'un confort assez ferme (roues de 19" de série). A l'intérieur, le grand écran et la finition soignée séduisent, tout comme l'équipement (accès mains libres, régulateur de vitesse adaptatif...).



ARNAUD SAUNIER

Et aussi

BMW 320e Touring



Hybride recharg. ■ 9 CV ■ 204 ch ■ 220 km/h * ■ 8,3 l/100 km ■ Coffre: 427 dm³

Vu une Business Design de 2021 avec 65 000 km à **27 990 €**

Porsche Macan Diesel



Diesel ■ 16 CV ■ 258 ch ■ 217 km/h ■ 8,1 l/100 km ■ Coffre: 515 dm³

Vu un S diesel de 2016 avec 135 000 km à **29 990 €**

* Donnée constructeur.

Achat, vente : ne vous faites pas piéger !**Les secrets d'une transaction réussie**

Que l'on soit acheteur ou vendeur, la cession d'un véhicule d'occasion obéit à des règles précises. Leur respect permet d'éviter une erreur coûteuse, voire une escroquerie. Voici les étapes à suivre.

**Vous êtes acheteur : effectuez les vérifications indispensables****Ne négligez aucun contrôle**

Commencez par la carte grise. Votre interlocuteur doit être la personne qui figure sur ce document. Vérifiez la concordance du numéro de série avec celui de l'auto, puis rendez-vous sur un site de vente de pièces détachées (Oscaro...), où, grâce à l'immatriculation, vous pourrez connaître la version exacte.

Distinguez les équipements de série des options. Sur les forums spécialisés, les sites généralistes ou celui du constructeur s'il s'agit d'un modèle récent, vous verrez la dotation d'origine et les options disponibles lors de l'achat. Ainsi, vous ne paierez pas pour ce qui était de série.

Gare aux fausses factures. Ne croyez pas aveuglément les justificatifs d'entretien,

faciles à "fabriquer". En cas de doute, appelez les ateliers censés les avoir émis pour démasquer d'éventuels faux. Si vous visez une électrique, réclamez le certificat de santé (SoH) de sa batterie.

Demandez vous-même le certificat de non-gage. Il est gratuit sur le site Siv.interieur.gouv.fr. Car, là aussi, il est aisé d'en faire un faux. Et pensez à réclamer l'HistoVec, sous forme de lien transmis par le propriétaire.

Contrôlez le sérieux de la garantie. Ne vous arrêtez pas à sa durée. Lisez les conditions générales pour savoir ce qui est couvert – surtout s'il ne s'agit pas d'un contrat constructeur – et quels sont les coefficients de vétusté en cas de panne.

Repérez les potentielles arnaques

Doublez le contrôle technique. En cas de doute sur une éventuelle validation de complaisance, demandez à faire effectuer (à vos frais) un contrôle volontaire dans le centre de votre choix (de 70 à 100 €).

Ne vous faites pas refiler une épave. Quelques experts corrompus ont délivré à des autos déclarées comme épaves et improprement réparées des documents permettant de les remettre sur le marché. Des voitures dangereuses que vous repérerez si la peinture a été refaite récemment (inspectez les joints des vitres et la trappe à essence) ou s'il y a des traces de pinces de banc de redressement sur le soubassement.

Attention aux voitures volées. Avec de faux documents d'identité, un chèque de

banque volé ou un virement fantôme, il est facile d'acquiescer frauduleusement une auto et de faire établir une carte grise valide qui permettra de la vendre à la régulière. Si cette dernière a été émise il y a moins de 6 mois, tournez les talons.

"0 km" ou occasion ? Les voitures immatriculées mais n'ayant jamais roulé sont monnaie courante chez les professionnels. Certains mandataires n'hésitent pas à les vendre comme étant neuves : c'est illégal !

Par ailleurs, contrôlez la date de la première mise en circulation, elle est aussi celle du début de la garantie. Si l'immatriculation a plus de 8 mois, le prix d'achat doit être proche de celui d'une occasion de 1 an.

Vous êtes vendeur : méfiez-vous des belles promesses**Évitez les dépenses inutiles**

Les meilleurs sites d'annonces sont gratuits. Occasion.autoplus.fr, Lacentrale.fr, Leboncoin.fr... ces sites sont les plus fréquentés.

A noter, les options payantes proposées par certains se justifient rarement. Méfiez-vous de ceux qui vous contactent pour vous vendre une insertion. La plupart ne drainent que peu de visiteurs. D'autres sont même de vrais pièges (annonces bidon, site inexistant).

Pas de commission tant que l'auto n'est pas vendue. Si vous êtes contacté par un pro qui propose de vous trouver des acquéreurs, ne payez rien avant que la vente ne soit finalisée.

Gare aux textos. Ne répondez pas à un pseudo-acheteur qui vous contacte par SMS. Ne l'appellez pas non plus : dans les deux cas, il est probable que vous ayez affaire à un numéro surtaxé, même s'il ne débute pas par "08".

Verrouillez le paiement

Attention aux faux chèques de banque. Si ce moyen de paiement reste le plus sûr, certaines précautions s'imposent. Faites-vous remettre le chèque uniquement aux heures d'ouverture des agences. Recherchez ensuite sur internet le numéro de téléphone de l'établissement émetteur (sans utiliser celui figurant sur le chèque) et appelez-le pour vérifier.

Sourcez les virements. Votre acheteur demande un RIB pour vous payer ? Avant de lui confier le véhicule, vérifiez auprès de la banque le mode de versement des fonds. Si votre client y a déposé un chèque (grâce au numéro de compte inscrit sur le RIB) et que celui-ci est non provisionné ou faux, la banque ne s'en rendra compte que 10 à 15 jours plus tard.

Sollicitez un tiers de confiance. Certaines sociétés vérifient que l'acheteur a bien déposé les fonds sur le compte. Une sécurité pour les deux parties, le vendeur n'étant payé qu'une fois la transaction finalisée.

Absence d'équipement hivernal, conduite ou assurance non adaptées...

Vacances d'hiver, attention aux pièges

Chaque hiver, des dizaines de milliers d'automobilistes prennent la route des stations, parfois sans être vraiment prêts. Or, entre les chaussées glissantes, la visibilité réduite, la neige et les cols fermés, circuler en montagne peut s'avérer périlleux et transformer le séjour en galère.



► **Texte:**
Pascale Gétin
Illustration:
Christophe Igounet



Une virée le temps d'un week-end ou d'une semaine aux sports d'hiver ne s'improvise pas. Sauf à être un habitué des stations, mieux vaut l'anticiper et connaître les règles spécifiques à la montagne. D'autant que la météo changeante et les imprévus en altitude peuvent réserver de mauvaises surprises. Voici les principaux pièges à éviter ainsi que nos conseils pour profiter de votre séjour en toute sérénité.

Piège n° 1 Partir sans avoir prévu un équipement adapté

Lorsque l'on projette un tel trajet, tout comme on n'oublie ni dou-

doues ni bottes fourrées, on s'abstient de partir sans pneus hiver ou toutes saisons (portant le marquage 3PMSF). A défaut, vous devez au moins avoir dans le coffre un dispositif antidérapant amovible (chaussettes à neige ou chaînes), prêt à être installé sur au moins deux roues motrices (voir p. 51). Au-delà de l'obligation d'un tel équipement dans 34 départements français comprenant des massifs montagneux du 1^{er} novembre au 31 mars, il s'agit avant tout d'une question de sécurité: la vôtre, celle de vos passagers et des autres usagers de la route. Sachez en outre que le panneau rond B26 (fond bleu

avec une roue chaînée) n'impose réellement l'usage des chaînes que si un panneau l'indique. Dans le cas contraire, les équipements respectant la loi montagne suffisent.

Nos conseils : pour tout savoir sur la réglementation et vous aider à passer d'une monte été à une hiver, rendez-vous sur Tnpf.fr, une vraie mine d'infos. Sur [Securite-routiere.gouv.fr](https://securite-routiere.gouv.fr), vous trouverez la carte des zones où les équipements hivernaux sont obligatoires. Dans tous les cas, ne prenez pas la route sans contrôler, à température ambiante, la pression de vos pneus, c'est plus prudent.

Piège n° 2 Ne pas être assez "couvert" pour l'hiver

On n'y pense pas toujours, ou souvent trop tard, une fois immobilisé sur le bas-côté. Pourtant, vérifier en amont que son assurance auto couvre les risques liés à la montagne est indispensable et permet d'ajuster les garanties si nécessaire. Car une panne due aux conditions météo (batterie à plat, par exemple), un accident sur une route enneigée ou un bris de glace en station, peut vite chambouler vos plans.

Nos conseils : certaines clauses pouvant être assorties d'un délai de carence, contactez votre as-

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Deux enfants sur trois mal attachés en voiture

Entre la théorie et la réalité, il y a souvent de la marge. C'est ce que confirme, une fois de plus, une enquête de terrain menée par l'association Prévention routière, avec le soutien de la Fondation Renault, sur l'installation des enfants en voiture. Sur 301 enfants observés à bord de véhicules, 89% des moins de 10 ans voyageaient bien dans un siège auto (+ 9% par rapport à 2018, date de la dernière étude), mais près de deux sur trois n'étaient pas correctement attachés: harnais mal ajusté, ceinture vrillée ou pas assez serrée... Pire, 78% des adultes

interrogés se disaient convaincus que leur enfant était convenablement installé, alors que 59% ne l'étaient pas. Un constat d'autant plus alarmant qu'en 2024, 14 000 enfants ont été blessés sur nos routes, dont 700 gravement, et que 46 ont perdu la vie. Plus d'un sur deux était passager d'un véhicule. La gravité des blessures aurait pourtant pu être moindre pour la moitié d'entre eux! D'où l'importance de disposer d'un siège auto adapté à la taille et à la morphologie de l'enfant, de respecter scrupuleusement sa notice d'utilisation et de bien ajuster les attaches.

sureur le plus tôt possible. Votre assistance comprend-elle un véhicule de remplacement en cas de panne, d'accident ou de vol ? Une solution de rapatriement ou d'acheminement jusqu'à la station ? La protection "bris de glace" protège-t-elle toutes les vitres, les rétroviseurs, les optiques ? Quid des équipements et accessoires (coffre de toit, porte-skis) ? Renforcez, s'il y a lieu, votre contrat afin de voyager l'esprit tranquille.

Piège n° 3 Ne pas adapter sa conduite aux aléas climatiques

Entre le trafic saturé aux sorties des grandes agglomérations, les bouchons à l'approche des stations et les conditions météorologiques parfois problématiques, il n'est pas toujours évident de contrôler ses nerfs au volant. Pourtant, plus que jamais, prudence et anticipation sont de mise. Brouillard, vent violent, pluie, chutes de neige, verglas, obstacles ou circulation chaotique peuvent ici rapidement transformer le trajet en véritable épreuve. Il est donc impératif de rester extrêmement vigilant, d'adapter sa vitesse aux circonstances, d'augmenter les distances de sécurité et d'adopter une conduite souple, sans freinages ni accélérations brusques.

Nos conseils : en cas de fort enneigement, vous pouvez être contraint de chauffer chaînes ou chaussettes. Une fois équipé, la vitesse est limitée à 50 km/h. Attention, il est strictement interdit de s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence pour installer le dispositif. Seules les aires dédiées ou les stations-service sont autorisées. Enfin, veillez à utiliser correctement vos feux, notamment ceux de croisement et de brouillard avant et arrière*.

Piège n° 4 Ne pas respecter les règles de priorité en montagne

En altitude sur les routes de montagne, mais aussi sur l'autoroute, il est interdit de dépasser une saleuse ou une déneigeuse en intervention (signalée par ses lumières bleues). Outre le risque de perdre le contrôle de votre véhicule, de glisser et de finir dans le fossé, vous vous exposez à une amende de 135 €. Par ailleurs, sur des chaussées étroites, souvent rétrécies par les congères, ou à forte déclivité, le croisement de deux véhicules peut devenir délicat, voire impossible. En règle générale, le bon sens prévaut : celui qui dispose d'une zone d'évitement laisse passer l'autre. Mais dans certaines configurations, la situation peut s'avérer plus complexe. La règle est alors claire : c'est au véhicule descendant de s'arrêter en premier. Si se croiser reste impossible et que les véhicules sont de même gabarit, le conducteur qui descend doit reculer, à condition qu'aucune voiture ne soit derrière lui. Sinon, c'est au plus petit véhicule, ou à celui qui circule seul sur sa voie, de manœuvrer. Là encore, le non-respect de la loi peut coûter 135 €.

Notre conseil : repérez autant que possible les zones de croisement (élargissements, ren-

Location de voiture, méfiez-vous

Vous avez choisi de louer une voiture au départ de chez vous, dans une zone non concernée par la loi montagne ? Attention :

- Les loueurs n'ont aucune obligation d'équiper leurs véhicules de pneus adaptés ou de dispositifs amovibles, même si leur agence se situe dans un massif montagneux où la loi s'applique de fait. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, aucun texte ne le prévoit.
- L'option chaussettes neige peut être parfois proposée dans les grandes enseignes telles qu'Ada, Avis, Europcar, Rent A Car (de 15 à 20 € par jour). Certaines agences disposent de quelques véhicules prééquipés de pneus neige, mais ceux-ci sont réservables uniquement par téléphone auprès d'elles.
- Aucun risque d'être verbalisé encore cette année si vous n'êtes pas en règle. Mais avec une voiture équipée de pneus été, vous perdez en adhérence et risquez un dérapage incontrôlé. Les distances d'arrêt sont aussi augmentées. Enfin, si vous n'avez pas prévu au minimum des chaînes ou des chaussettes et que le col pour accéder à la station est fermé, vous pouvez être immobilisé par la maréchaussée... ou par la force des choses, et contraint de faire demi-tour.

foncements) et n'hésitez pas à vous y arrêter en amont. S'engager sur une portion étroite sans visibilité peut contraindre à des manœuvres bien plus risquées en marche arrière.

Piège n° 5 Penser qu'arrivé en station, plus rien ne peut arriver

Une fois sur votre lieu de villégiature, ne baissez pas trop vite la garde. Continuez d'adopter de bons réflexes, notamment au moment de stationner votre voiture, surtout si elle doit res-

ter sur la voie publique. Evitez de vous garer sous de grands toits : en fondant ou en chutant, la neige peut exercer un poids suffisant pour endommager sérieusement la carrosserie. De même, ne laissez pas votre voiture le long d'une voie où une déneigeuse est susceptible de passer (risque de congères).

Notre conseil : si votre auto reste à l'arrêt plusieurs jours, ne serrez pas le frein à main (s'il est électrique, déverrouillez-le), et enclenchez une vitesse. En pente, garez-vous dans le sens de la descente, braquez les roues vers le trottoir ou, mieux, coincez une cale sous un pneu. Enfin, n'attaquez pas la montée en station sans avoir fait le plein de carburant. Non seulement vous paierez moins cher, mais vous éviterez surtout de vous retrouver avec un réservoir quasi vide, ce qui pourrait engendrer de la condensation et endommager le véhicule si l'eau gela.

* Les antibrouillards sont interdits sous la pluie, sauf en cas de grosse averse pour les avant.



Pour profiter de la montagne et limiter les risques, respectez les règles de prudence. En restant, par exemple, derrière une déneigeuse en action. C'est la loi.

LOI

En Suisse, signaler un contrôle peut coûter cher

Auto Plus vous le rappelle régulièrement : en France, aucun texte de loi n'interdit à un automobiliste de prévenir les autres usagers d'un danger par des appels de phare. Qu'il s'agisse d'un contrôle radar ou de la maréchaussée ne change rien à l'affaire. Rien ne prohibe non plus l'utilisation d'avertisseurs communautaires comme Coyote ou Waze. Et il n'existe pas davantage de sanction pour qui annonce un contrôle de police sur les réseaux sociaux. Les forces de l'ordre utilisent d'ailleurs parfois ce canal à des fins préventives. Chez nos voisins

helvètes, la chanson est tout autre. L'utilisation, mais aussi la simple possession d'assistants d'aide à la conduite avec alertes radars (ou dangers), y est formellement interdite, tout comme leur signalement sur les réseaux sociaux. Une automobiliste suisse l'a appris à ses dépens. Pour avoir partagé sur Facebook une alerte radar – et avoir été dénoncée –, cette sexagénaire vient d'être condamnée à 600 francs suisses d'amende (environ 650 €) ! Si vous passez la frontière, n'emportez surtout pas votre boîtier, ou désinstallez l'application.





Renault Zoe (2022)

2 337 € pour changer le moteur à 79 700 km !



Sébastien Levy n'accepte pas la proposition que lui a faite Renault à la suite de la panne de sa Zoe. A ses yeux, cette défaillance est anormalement précoce.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photos :** Arnaud Saunier.

Durant le printemps 2022, Sébastien Levy, de Roinville-sous-Dourdan (91), décide qu'il est temps pour lui de passer à l'électrique. Il se rend alors chez un concessionnaire Renault et signe un bon de commande pour une Zoe R135 neuve. Pendant plus de trois ans, cette voiture le ravit et enchaîne les kilomètres sans problème. Mais, à la rentrée dernière, alors que son auto affiche 79 700 km, Sébastien remarque un bruit lorsqu'il roule, jusqu'alors inconnu. Le hasard faisant parfois bien les choses, la Zoe doit justement être révisée. Pourtant, en rendant les clés à son client, le chef d'atelier indique que rien d'anormal n'a été constaté. Or, au fil des semaines, le bruit se fait de plus en plus présent. Notre lecteur prend alors un nouveau rendez-vous chez son concessionnaire afin que des investigations plus poussées soient menées.

Une sage décision puisque, quelques jours plus tard, le technicien en charge de ces recherches conclut à la nécessité de remplacer... le moteur !

Triple coup de massue

Sébastien tombe de haut. D'abord parce qu'il considère que, sur une voiture de 3 ans et demi ayant moins de 80 000 km, cette panne est totalement anormale. Ensuite, parce que le montant des réparations atteint 5 842 €. Enfin, parce que, interrogé sur la prise en charge de ce montant, Renault ne lui accorde que 60 % de participation. Sébastien doit donc déboursier 2 337 € pour que sa Zoe soit réparée, ce qu'il trouve inacceptable. Mais le constructeur semble inflexible. Notre lecteur n'étant toutefois pas du genre à baisser les bras, il se tourne alors vers nos experts pour trouver une solution. ■

Notre stratégie : objectif 100 % de prise en charge

Qu'il fonctionne au sans-plomb, au gazole ou, comme ici, à l'électricité, un moteur a une durée de vie bien supérieure aux 79 700 km qu'a parcourus la Zoe de Sébastien. Le barème de nos experts indique ainsi qu'il doit tenir au minimum 300 000 km. Il précise également qu'un remplacement intervenant avant 5 ans et 100 000 km est totalement à la charge du constructeur. Puisque sa Zoe répond à ces deux critères et a été parfaitement entretenue, notre lecteur doit continuer à faire pression sur Renault pour obtenir satisfaction.

AFFAIRE RÉGLÉE

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

Citroën a payé 80 % de l'assise de siège

L'assise du siège conducteur de sa C4 1.2 PureTech 130 de 2021 (37 400 km) se craquelant, Stéphane Sommer, de Melsheim (67), nous a contactés pour obtenir une prise en charge des réparations (386 €). Les premiers conseils de nos experts auront suffi pour que, d'entrée de jeu, Citroën accepte de payer 310 €, soit 80 % du devis initial.

Les autres dossiers de la semaine

Ford Puma (2023)

Accélérations hachées

Mon Ford Puma 1.0 Flexifuel 125 est victime de coupures d'injection lors des phases d'accélération. Mon concessionnaire me dit qu'il faut remplacer les injecteurs. Sur le devis de 1 323 €, la marque prend à sa charge 829 €, soit 63 %. Suffisant ? Guillaume Ousteau, 33470 Gujan-Mestras

NOTRE STRATÉGIE : la réponse de nos experts est des plus claires. Selon eux, l'offre faite par Ford est insuffisante. En effet, jusqu'à 5 ans/50 000 km, cette panne, malheureusement très commune sur le 1.0 Flexifuel, doit être assumée financièrement à 100 % par le constructeur.

Hyundai i20 (2020)

En manque d'air

A la suite de l'allumage d'un voyant au tableau de bord de ma Hyundai i20 1.2 75 ayant 33 500 km, mon concessionnaire a changé la sonde lambda (466 €). Suis-je en droit de demander une prise en charge à la marque ? Pascal Sicre, 92600 Asnières-sur-Seine

NOTRE STRATÉGIE : la durée de vie, spécifiée par le barème de nos experts, d'une sonde lambda est de 250 000 km. Un kilométrage que votre i20 est loin d'avoir atteint. Aussi, en sachant par ailleurs que l'âge de votre auto permet l'application d'un taux de vétusté, vous pouvez exiger de Hyundai un remboursement de 80 %.

NOTRE ÉQUIPE À VOTRE SERVICE.

Confronté à un litige ? Écrivez-nous à : soslecteurs@autoplus.fr en indiquant votre adresse et votre numéro de téléphone.

Prix des voitures neuves

Mis à jour chaque semaine

Pour chaque modèle est indiqué un tarif “à partir de”, correspondant à la finition la moins chère. Pour les électriques, la capacité utile de la batterie est précisée.

Les prix catalogue : tarifs officiels des constructeurs.

Les taux de remise : rabais couramment pratiqués en concession. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

Les bonus :

➤ **La prime “coup de pouce”.** Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options et après remise), pesant moins de 2 400 kg et obtenant un écoscore minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe). Son montant indicatif varie de 3 500 à 5 700 € environ selon les constructeurs (certains minorent ou majorent ces primes) et en fonction des revenus et du nombre de personnes du foyer. S’y ajoute une deuxième prime si les cellules de la batterie sont fabriquées en Europe (de 1 000 à 2 000 € environ).

➤ **La prime CEE.** Les modèles électriques qui ne seraient pas éligibles au bonus “coup de pouce” peuvent tout de même avoir accès à une “petite” prime CEE (certificats d’économies d’énergie), dont le montant varie selon les constructeurs et le profil de l’acheteur (de 300 à 600 € environ).

Les malus :

➤ **Le malus CO₂.** Les modèles émettant plus de 107 g/km sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). Le niveau d’équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier ce taux d’émissions.

➤ **Le malus au poids.** Cumulable avec le malus CO₂ (dans la limite de 80 000 € maxi), le “malus au poids” varie de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 500 kg (“masse en ordre de marche” homologuée du véhicule). Les électriques sont exonérées, et les hybrides bénéficient d’une réduction de 100 kg, voire de 200 kg pour les rechargeables, si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville.

➤ **Familles nombreuses.** A partir de 3 enfants à charge, réduction de 20 g/km par enfant pour le malus CO₂ et de 200 kg par enfant pour le malus au poids.

BONUS électriques	Montant ⁽¹⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal jusqu’à 24 031 € ⁽³⁾	5 700 € ⁽⁴⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal de 24 032 € à 29 253 € ⁽³⁾	4 700 € ⁽⁴⁾
Modèles ⁽²⁾ jusqu’à 47 000 € avec un revenu fiscal supérieur à 29 253 € ⁽³⁾	3 500 € ⁽⁴⁾
Autres électriques	300 €

1. Indicatif. 2. Avec un score environnemental minimal. 3. Pour une personne. 4. Hors surprime de 1 000 € mini, si batterie européenne.

NEUTRE	Montant
Thermiques et hybrides de 1 à 107 g	0 €

MALUS							
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
108 g	50 €	125 g	540 €	142 g	2 544 €	159 g	7 959 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €
						192 g et +	80 000 €

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida/145 ch	30 250	4 %	+ 50	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	38 500	12 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	5 %	- 3 600	Elec
Tonale				
1.5 Ibrida/160 ch	44 000	5 %	+ 990	E
1.6 Diesel/130 ch	42 500	5 %	+ 2 961	D
1.3 Ibrida Plug-In Q4/280 ch	53 300	8 %	+ 1 750	PHEV
Giulia				
2.2 Diesel/160 ch	50 600	9 %	+ 983	D
2.2 Diesel Q4/210 ch	55 600	9 %	+ 3 568	D
Stelvio				
2.2 Diesel/160 ch	55 800	5 %	+ 6 018	D
2.2 Diesel Q4/210 ch	60 800	5 %	+ 11 445	D
ALPINE				
A290				
52 kWh/180 ch	38 700	4 %	- 3 620	Elec
52 kWh/220 ch	41 700	2 %	- 3 620	Elec
A110				
1.8/252 ch	65 000	0 %	+ 5 105	E
1.8/300 ch	79 500	1 %	+ 7 248	E
A390				
89 kWh/400 ch	67 500	0 %	- 380	Elec
89 kWh/470 ch	78 000	0 %	- 380	Elec
ASTON MARTIN				
Vantage	199 700	nc	+ 80 000	E
DB12 Volante	252 100	nc	+ 80 000	E
Vanquish	389 244	nc	+ 80 000	E
Vanquish Volante	420 501	nc	+ 80 000	E
DBX 707	252 100	nc	+ 80 000	E
Valhalla	988 000	nc	+ 80 000	E
Valkyrie	2 700 000	nc	+ 80 000	E

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI/95 ch	27 750	7 %	+ 450	E
30 TFSI S tronic/116 ch	30 650	7 %	+ 818	E
35 TFSI S tronic/150 ch	35 300	10 %	+ 818	E
Q2				
30 TFSI/116 ch	34 800	6 %	+ 2 049	E
35 TFSI/150 ch	36 850	7 %	+ 1 629	E
35 TDI S tronic/150 ch	41 500	7 %	+ 1 901	D
A3 Sportback				
1.5 TFSI/116 ch	34 600	9 %	+ 650	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	36 780	9 %	+ 280	E
1.5 TFSI/150 ch	35 900	9 %	+ 740	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	38 080	9 %	+ 310	E
S3/333 ch	63 000	nc	+ 77 900	E
RS3/400 ch	75 600	nc	+ 80 000	E
1.5 TFSI e/204 ch	47 900	10 %	0	PHEV
1.5 TFSI e/272 ch	55 900	10 %	0	PHEV
2.0 TDI/150 ch	40 600	9 %	+ 740	D
A3 Allstreet				
1.5 TFSI/150 ch	37 800	6 %	1 074	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	39 980	6 %	360	E
1.5 TFSI e/204 ch	49 800	11 %	0	PHEV
2.0 TDI S tronic/150 ch	42 500	6 %	1 083	D
A3 Berline				
1.5 TFSI/116 ch	35 165	7 %	360	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	37 345	7 %	240	E
1.5 TFSI/150 ch	36 465	7 %	540	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	38 645	7 %	260	E
S3/333 ch	63 565	nc	53 012	E
RS3/400 ch	77 000	0 %	80 000	E
2.0 TDI S tronic/150 ch	41 165	7 %	+ 540	D

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Q3 (nouveau)				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	43 850	0 %	+ 3 221	E
1.5 e-hybrid/272 ch	55 000	0 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	45 950	0 %	+ 4 214	D
Q3 Sportback (nouveau)				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	46 350	0 %	+ 3 361	E
1.5 e-hybrid/272 ch	57 500	0 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	48 450	0 %	+ 4 164	D
Q4 e-tron				
45/285 ch	46 990	8 %	- 4 200	Elec
55 quattro/340 ch	70 450	5 %	- 345	Elec
Q4 Sportback e-tron				
45 77 kWh/285 ch	46 990	6 %	- 4 200	Elec
55 quattro 77 kWh/340 ch	72 450	7 %	- 345	Elec
A5				
2.0 TFSI/150 ch	47 850	3 %	+ 7 076	E
2.0 TFSI/204 ch	52 600	3 %	+ 7 076	E
S5/367 ch	85 000	2 %	+ 28 644	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	62 800	0 %	+ 6 625	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	74 900	0 %	+ 7 250	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	55 400	3 %	+ 5 800	D
A5 Avant				
2.0 TFSI/150 ch	49 350	4 %	+ 8 093	E
2.0 TFSI/204 ch	54 100	4 %	+ 8 380	E
S5/367 ch	86 500	1 %	+ 35 502	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	64 300	8 %	+ 7 000	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	76 400	8 %	+ 7 625	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	56 900	4 %	+ 6 400	D
Q5				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	59 900	2 %	+ 9 319	E
SQ5/367 ch	100 150	nc	+ 69 584	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	69 550	0 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	79 300	0 %	+ 9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	63 550	2 %	+ 8 900	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	62 100	4 %	+ 9 909	E
SQ5/367 ch	102 350	nc	+ 70 364	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	71 750	6 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	81 500	6 %	+ 9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	65 750	4 %	+ 15 065	D
Q6 e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	70 900	5 %	- 345	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	76 950	5 %	- 345	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	98 470	2 %	- 345	Elec
Q6 Sportback e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	73 300	8 %	- 345	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	79 350	8 %	- 345	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	100 870	1 %	- 345	Elec
A6 (nouvelle)				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	79 000	1 %	+ 8 150	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	81 400	1 %	+ 8 600	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	72 450	0 %	+ 8 443	D
A6 Avant (nouvelle)				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	81 000	3 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	83 400	3 %	+ 9 200	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	74 450	3 %	+ 9 224	D
A6 Sportback e-tron				
75,8 kWh/285 ch	64 950	7 %	- 345	Elec
performance 94,9 kWh/367	74 700	7 %	- 345	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	81 850	7 %	- 345	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	105 250	nc	- 345	Elec
A6 Avant e-tron				
75,8 kWh/285 ch	66 450	8 %	- 345	Elec
performance 94,9 kWh/367	76 200	8 %	- 345	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 850	8 %	- 345	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	106 750	9 %	- 345	Elec
e-tron GT				
quattro 97 kWh/584 ch	119 000	0 %	- 345	Elec
S 97 kWh/680 ch	137 650	11 %	- 345	Elec
RS 97 kWh/856	161 600	nc	- 345	Elec
RS performance 97 kWh/925	174 550	9 %	- 345	Elec
Q7				
SQ7/507 ch	133 130	0 %	+ 80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	97 170	6 %	+ 15 800	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	105 480	9 %	+ 15 800	PHEV
Q8				
SQ8/507 ch	139 850	6 %	+ 80 000	E
RS Q8 performance/640 ch	194 250	6 %	+ 80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	108 450	7 %	+ 16 700	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	117 000	10 %	+ 16 700	PHEV
A8				
S8/571 ch	170 967	8 %	+ 80 000	E
60 TFSI e/462 ch	136 749	15 %	+ 13 550	PHEV
50 TDI Hybride/286 ch	118 185	7 %	+ 80 000	D
BENTLEY				
Flying Spur	235 966	nc	+ 80 000	E
Flying Spur Speed	294 857	nc	+ 80 000	E
Continental GT	253 109	nc	+ 80 000	E
Continental GT Speed	311 899	nc	nc	PHEV
Continental GTC	278 420	nc	+ 80 000	E
Continental GTC Speed	338 420	nc	nc	PHEV
Bentayga V8	219 328	nc	+ 80 000	E
Bentayga S	253 513	nc	+ 80 000	E
Bentayga Hybrid	219 328	nc	nc	PHEV
BMW				
Série 1				
116/122 ch	36 050	10 %	+ 1 504	E
120/170 ch	40 050	10 %	+ 330	E
123 xDrive/218 ch	46 050	10 %	+ 2 436	E
M135 xDrive/300 ch	58 350	10 %	+ 29 663	E
120d/163 ch	42 650	10 %	+ 850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	47 250	7 %	+ 2 068	E
M35i xDrive/300 ch	64 500	0 %	+ 35 535	E
xDrive25e/245 ch	56 350	5 %	+ 2 450	PHEV
xDrive30e/326 ch	59 350	5 %	+ 2 525	PHEV
sDrive18d/150 ch	47 950	7 %	+ 2 574	D
sDrive20d/163 ch	50 050	7 %	+ 2 090	D
xDrive23d/211 ch	54 300	7 %	+ 3 425	D

Pratique

Prix des voitures neuves

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
BYD (suite)				
Seal 6				
DM-i/184 ch	38 490	6 %	0	PHEV
DM-i/212 ch	42 490	6 %	+ 650	PHEV
Seal 6 Touring				
DM-i/184 ch	39 990	8 %	+ 100	PHEV
DM-i/212 ch	43 990	8 %	+ 1 050	PHEV
Sealion 5 (nouveau)				
1.5 DM-i/212 ch	30 990	nc	+ 240	PHEV
Seal				
82,5 kWh */313 ch	46 990	9 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh */530 ch	49 990	4 %	- 300	Elec
Seal U				
DM-i/218 ch	39 500	6 %	+ 2 600	PHEV
DM-i/324 ch	46 500	6 %	+ 5 500	PHEV
Electric 71,8 kWh */218 ch	42 890	4 %	- 300	Elec
Electric 87 kWh*/218 ch	46 390	5 %	- 300	Elec
Sealion 7				
82,5 kWh */313 ch	46 990	9 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh */530 ch	51 990	9 %	- 300	Elec
AWD 91,3 kWh */530 ch	56 490	9 %	- 300	Elec
Tang				
AWD 108,8 kWh */517 ch	72 000	7 %	- 300	Elec
CADILLAC				
Optiq 75 kWh */304 ch	69 500	nc	0	Elec
Lyriq 102 kWh */528 ch	85 000	nc	0	Elec
Lyriq V 91 kWh */615 ch	110 184	nc	0	Elec
Vistiq 91 kWh */646 ch	100 540	nc	0	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT Coupé	179 900	nc	+ 80 000	E
Corvette Z06 Coupé	262 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Coupé	239 900	nc	+ 80 000	FHEV
Corvette Stingray 2LT Conver.	186 900	nc	+ 80 000	E
Corvette Z06 Convertible	269 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Convertible	246 900	nc	+ 80 000	FHEV
CITROËN				
C3				
1.2 Turbo/100 ch	15 990	5 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 200	4 %	+ 190	FHEV
Électrique 29 kWh/113 ch	19 990	nc	- 3 600	Elec
Électrique 42 kWh/113 ch	23 450	9 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	19 990	1 %	+ 1 386	E
1.2 Hybride/145 ch	26 600	3 %	+ 310	FHEV
Électrique 51 kWh/113 ch	29 550	nc	- 3 600	Elec
C4				
1.2 Hybride/110 ch	29 800	10 %	+ 50	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	32 250	10 %	0	FHEV
Électrique 46 kWh/136 ch	34 000	6 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	35 950	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 000	8 %	0	FHEV
Électrique 46 kWh/136 ch	34 700	6 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	36 650	6 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	34 990	10 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/195 ch	42 490	5 %	+ 1 740	PHEV
Électrique 73 kWh/210 ch	40 290	11 %	- 3 600	Elec
C5 X				
1.2 Hybride/145 ch	43 850	14 %	+ 1 140	FHEV
CUPRA				
Leon				
1.5 eSI Hybrid/150 ch	41 110	5 %	+ 330	E
2.0 TSI/300 ch	47 750	nc	+ 26 472	E
1.5 eHybrid/204 ch	48 300	14 %	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	52 280	14 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/150 ch	43 170	5 %	+ 740	D
Leon Sportstourer				
1.5 eSI Hybrid/150 ch	43 270	7 %	+ 400	E
1.5 eHybrid/204 ch	50 460	13 %	+ 200	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	54 470	13 %	+ 560	PHEV
2.0 TDI/150 ch	45 930	7 %	+ 1 058	D
Born				
59 kWh/204 ch	36 920	9 %	- 3 135	Elec
79 kWh/230 ch	40 520	9 %	- 3 135	Elec
79 kWh/325 ch	46 520	17 %	- 3 135	Elec
Terramar				
1.5 eSI Hybrid/150 ch	42 540	12 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	14 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	14 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eSI Hybrid/150 ch	44 325	19 %	+ 983	E
2.0 TSI/265 ch	52 065	9 %	+ 38 257	E
2.0 TSI 4Drive/333 ch	58 660	9 %	+ 80 000	E
1.5 eHybrid/204 ch	52 445	17 %	+ 170	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	58 660	17 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	19 %	+ 1 686	D
TAVASCAN				
77 kWh/286 ch	46 540	12 %	- 345	Elec
77 kWh/340 ch	64 480	12 %	- 345	Elec
DACIA				
Spriaz				
24,3 kWh/70 ch	16 900	0 %	- 380	Elec
24,3 kWh/102 ch	19 700	0 %	- 380	Elec
Sandero (nouvelle)				
1.0 SCe/65 ch	13 290	nc	+ 400	E
1.0 TCe/100 ch	16 050	nc	+ 360	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 150	nc	+ 100	GPL
Sandero Stepway (nouvelle)				
1.0 TCe/110 ch	17 650	nc	+ 818	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 350	nc	+ 210	GPL
Jogger (nouveau)				
1.0 TCe/110 ch	20 700	nc	+ 1 386	E
1.2 Eco-G/120 ch	18 700	nc	+ 280	GPL
1.8 hybrid/155 ch	25 600	nc	0	FHEV
Duster				
1.2 mild hybrid/140 ch	24 000	nc	+ 400	E
1.8 hybrid/155 ch	26 900	0 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	19 990	nc	+ 330	GPL
1.2 hybrid-G 4x4/150 ch	28 800	nc	+ 240	GPL
Bigster				
1.2 mild hybrid 4x4/130 ch	29 600	nc	+ 1 386	E
1.2 mild hybrid/140 ch	26 800	1 %	+ 360	E
1.8 hybrid/155 ch	29 990	1 %	0	FHEV
1.2 mild hybrid-G/140 ch	24 990	1 %	+ 190	GPL
1.2 hybrid-G 4x4/150 ch	31 200	nc	+ 210	GPL

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride/145 ch	36 650	7 %	+ 150	FHEV
E-Tense 51 kWh/156 ch	42 500	10 %	- 3 600	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	2 %	+ 230	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/225 ch	48 200	0 %	0	PHEV
1.5 BlueHDi/130 ch	40 900	nc	+ 1 761	D
E-Tense 58,3 kWh/213 ch	46 990	1 %	- 3 600	Elec
DS 7				
1.5 BlueHDi/130 ch	51 850	19 %	+ 100	D
N°8 (nouvelle)				
FWD 74 kWh/230 ch	59 500	4 %	- 380	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	63 600	4 %	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	74 900	3 %	- 380	Elec
FERRARI				
Amalfi	234 516	nc	+ 80 000	E
296 GTs	315 380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770 000	nc	nc	PHEV
12Cilindri	387 750	nc	+ 80 000	E
F80	3 541 607	nc	+ 80 000	FHEV
Purosangue	384 230	nc	+ 80 000	E
FIAT				
Pandina				
1.0 Hybrid/65 ch	15 500	10 %	+ 150	E
500				
1.0 Hybrid/65 ch	19 400	nc	+ 240	E
21,3 kWh/95 ch	28 900	16 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	25 %	- 3 600	Elec
500 3+1				
21,3 kWh/95 ch	30 400	11 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	33 900	11 %	- 3 600	Elec
500 Cabrio				
1.0 Hybrid/65 ch	22 400	nc	+ 310	E
21,3 kWh/95 ch	31 900	19 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	35 400	19 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	42 300	14 %	- 3 600	Elec
Grande Panda				
1.2 Turbo/100 ch	16 900	nc	+ 898	E
1.0 Hybrid Turbo/110 ch	19 400	5 %	+ 210	FHEV
42 kWh/113 ch	23 900	8 %	- 3 600	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo/145 ch	27 200	11 %	+ 75	FHEV
51 kWh/156 ch	35 900	nc	- 3 600	Elec
Abarth 51 kWh/240 ch	44 900	12 %	- 3 600	Elec
Abarth 51 kWh/280 ch	48 900	7 %	- 3 600	Elec
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	27 490	18 %	+ 360	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	30 090	18 %	+ 898	E
ST/170 ch	38 290	14 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/169 ch	33 990	4 %	- 4 700	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	31 450	19 %	+ 310	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	34 250	19 %	+ 330	E
1.5 EcoBlue PowerShift/115 ch	34 550	19 %	+ 1 074	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	32 650	18 %	+ 400	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	35 450	18 %	+ 450	E
1.5 EcoBlue PowerShift/115 ch	35 750	18 %	+ 1 336	D
Kuga				
2.5 Hybrid Flexifuel/180 ch	39 490	9 %	+ 1 140	E85
2.5 Hybrid i-AWD/183 ch	41 490	9 %	+ 1 883	FHEV
2.5 Hybride Rech./243 ch	46 090	15 %	+ 840	PHEV
Explorer				
52 kWh/170 ch	43 900	nc	- 3 500	Elec
77 kWh/286 ch	46 900	nc	- 4 700	Elec
79 kWh AWD/340 ch	53 900	nc	- 390	Elec
Capri				
52 kWh/170 ch	42 490	9 %	- 3 500	Elec
77 kWh/286 ch	49 400	9 %	- 4 700	Elec
79 kWh AWD/340 ch	56 400	9 %	- 390	Elec
Mustang				
5.0 V8/446 ch	59 300	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	71 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Convertible				
5.0 V8/446 ch	63 800	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	74 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Mach-E				
72,6 kWh/268 ch	52 990	6 %	- 390	Elec
91 kWh/294 ch	66 990	14 %	- 390	Elec
72,6 kWh AWD/329 ch	58 990	14 %	- 390	Elec
91 kWh AWD/370 ch	73 990	14 %	- 390	Elec
91 kWh AWD/487 ch	81 990	3 %	- 390	Elec
Tourneo Courier				
1.0 EcoBoost/125 ch	24 600	4 %	nc	E
51 kWh/136 ch	35 400	5 %	- 4 700	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost/115 ch	29 640	8 %	nc	E
1.5 EcoBoost PHEV/150 ch	40 200	nc	nc	PHEV
2.0 EcoBlue/102 ch	30 840	8 %	nc	D
2.0 EcoBlue/122 ch	39 720	8 %	nc	D
HONDA				
Jazz				
1.5 e:HEV/122 ch	28 160	6 %	0	FHEV
Jazz Crosstar				
1.5 e:HEV/122 ch	31 510	3 %	+ 50	FHEV
HR-V				
1.5 e:HEV/131 ch	35 240	13 %	+ 360	FHEV
Civic				
2.0 e:HEV/184 ch	36 870	7 %	+ 50	FHEV
Prelude (nouveau)				
2.0 i-MMD/184 ch	49 900	nc	+ 240	FHEV
ZR-V				
2.0 e:HEV/184 ch	43 950	7 %	+ 2 583	FHEV
CR-V				
2.0 e:HEV/184 ch	49 980	4 %	+ 3 044	FHEV
2.0 e:PHEV/184 ch	58 150	8 %	+ 2 300	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 Eco/63 ch	18 600	12 %	+ 100	E
1.2/79 ch	20 700	nc	+ 540	E
1.0 T-GDi/90 ch	21 450	nc	+ 400	E
Inster				
42 kWh 5 pl./97 ch	25 350	4 %	- 3 600	Elec
49 kWh 5 pl./115 ch	28 600	4 %	- 3 600	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
Instar Cross				
49 kWh 5 pl./115 ch	30 800	12 %	- 3 600	Elec
i20				
1.0 T-GDi/90 ch	22 000	7 %	+ 898	E
Bayon				
1.0 T-GDi/100 ch	23 300	9 %	+ 400	E
Kona				
Hybrid/138 ch	35 150	5 %	0	FHEV
48 kWh/156 ch	36 850	14 %	- 4 800	Elec
65 kWh/217 ch	40 250	14 %	- 4 800	Elec
i30				
1.0 T-GDi/100 ch	29 500	8 %	+ 983	E
1.5 T-GDi Hybrid DCT/140 ch	36 950	11 %	+ 3 119	E
i30 SW				
1.0 T-GDi/100 ch	30 500	14 %	+ 983	E
Ioniq 5				
63 kWh/170 ch	45 450	9 %	- 400	Elec
84 kWh/229 ch	49 450	11 %	- 400	Elec
84 kWh Htrac/325 ch	63 450	11 %	- 400	Elec
N/650 ch	78 650	1 %	- 400	Elec
Tucson				
1.6 Hybrid/239 ch	38 450	14 %	+ 470	FHEV
1.6 Plug-in/288 ch	43 250	17 %	+ 100	PHEV
Ioniq 6				
77 kWh/229 ch	52 400	7 %	- 400	Elec
Santa Fé				
1.6 Hybrid/215 ch	50 800	3 %	+ 8 784	FHEV
1.6 Plug-in Htrac/253 ch	60 100	10 %	+ 7 125	PHEV
Nexo (nouveau)				
204 ch	71 100	nc	0	Hyd
Ioniq 9				
110 kWh/218 ch	69 900	8 %	- 400	Elec
110 kWh Htrac/307 ch	81 500	8 %	- 400	Elec
110 kWh Perf. Htrac/428 ch	86 900	9 %	- 400	Elec
Staria				
Hybrid/225 ch	57 400	7 %	+ 39 552	FHEV
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3/100 ch	25 550	8 %	+ 898	E
1.2 e-hybrid/110 ch	27 550	10 %	+ 125	FHEV
1.2 4xe/145 ch	33 150	9 %	+ 360	FHEV
51 kWh/156 ch	38 500	20 %	- 3 600	Elec
Renegade				
1.5 e-Hybrid/130 ch	32 190	6 %	+ 540	E
1.3 4xe/240 ch	44 900	11 %	+ 1 450	PHEV
Compass (nouveau)				
1.2 e-Hybrid/145 ch	39 190	4 %	+ 1 946	FHEV
1.6 e-Hybrid Plug-In/225 ch	42 990	nc	+ 2 990	PHEV
73 kWh/213 ch	43 890	3 %	- 3 600	Elec
Wrangler Unlimited				
4xe/380 ch	81 700	6 %	+ 49 090	PHEV
Grand Cherokee				
4xe/380 ch	99 500	12 %	+ 21 170	PHEV
KIA				
Picanto				
1.0 GDi/68 ch	17 290	8 %	+ 240	E
Stonic				
1.0 T-GDi/100 ch	23 290	nc	+ 740	E
1.0 T-GDi MHEV/115 ch	24 490	nc	+ 360	E
EV3				
58,3 kWh/204 ch	36 490	9 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	41 490	8 %	- 300	Elec
EV4 (nouvelle)				
58,3 kWh/204 ch	38 290	0 %	- 4 700	Elec
81,4 kWh/204 ch	42 890	0 %	- 4 700	Elec
EV4 Fastback				
58,3 kWh/204 ch	42 290	0 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	46 890	0 %	- 300	Elec
Niro				
1.6 Hybride/138 ch	35 120	12 %	0	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/180 ch	41 980	10 %	0	PHEV
Sportage (nouveau)				
1.6 Hybride/239 ch	39 550	5 %	+ 1 300	FHEV
EV5 (nouvel)				
81,4 kWh/218 ch	44 990	nc	- 300	Elec
EV6 (nouvelle)				
63 kWh/170 ch	44 750	9 %	- 300	Elec
84 kWh/229 ch	48 250	8 %	- 300	Elec
84 kWh/325 ch	55 350	8 %	- 300	Elec
GT/609 ch	71 350	nc	- 300	Elec
Sorento				
1.6 Hyb. Rechargeable/288 ch	56 990	6 %	+ 4 900	PHEV
EV9				
76,1 kWh/218 ch	65 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/204 ch	71 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/385 ch	88 100	2 %	- 300	Elec
GT/508 ch	98 100	3 %	- 300	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506 808	nc	+ 80 000	E
Urus SE	264 000	nc	nc	PHEV
LANCIA				
Ypsilon				
1.2 Ibrida/110 ch	24 800	6 %	0	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	34 800	12 %	- 3 600	Elec
H.F. Perfe 51 kWh/280 ch	42 400	nc	- 3 600	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
P270e/269 ch	62 900	4 %	+ 7 825	PHEV
D200/204 ch	57 300	nc	+ 24 218	D
Discovery Sport				
PHEV/269 ch	61 600	5 %	+ 8 900	PHEV
D200/204 ch	64 000	4 %	+ 41 521	D
Range Rover Velar				
P400e/404 ch	83 100	7 %	+ 11 270	PHEV
D200/204 ch	71 200	5 %	+ 27 319	D
Defender 90				
V8 P425/425 ch	99 200	nc	+ 80 000	E
D200/200 ch	67 600	5 %	+ 80 000	D
D250/249 ch	72 400	5 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	87 500	nc	+ 80 000	D
Defender 110				
V8 P425/425 ch	102 500	nc	+ 80 000	E
Octa/635 ch	185 400	nc	+ 80 000	E
PHEV/300 ch	81 500	2 %	+ 20 420	PHEV
D250/249 ch	77 100	5 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	93 500	nc	+ 80 000	D

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
GLA				
180/136 + 14 ch	45 450	9 %	+ 4 031	E
200/163 + 14 ch	47 200	9 %	+ 4 031	E
35 AMG 4Matic/306 ch	70 600	nc	+ 80 000	E
45 S AMG 4Matic+/421 ch	84 250	nc	+ 80 000	E
250 e/218 ch	55 500	20 %	+ 550	PHEV
180 d/116 ch	46 350	9 %	+ 3 805	D
200 d/150 ch	48 100	9 %	+ 3 805	D
220 d 4Matic/190 ch	54 800	9 %	+ 6 159	D
EQA				
250+ 70,5 kWh/190 ch	46 950	10 %	- 3 100	Elec
300 4Matic 70,5 kWh/228 ch	51 750	12 %	- 300	Elec
GLB (nouveau)				
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 900	nc	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	61 100	nc	- 300	Elec
Classe C				
200/204 + 23 ch	56 100	6 %	+ 4 320	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	81 600	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	64 500	14 %	+ 5 200	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	73 250	14 %	+ 6 250	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	56 800	3 %	+ 4 800	D
220 d/197 + 23 ch	61 000	3 %	+ 4 960	D
300 d e/313 ch	69 650	5 %	+ 7 625	D
Classe C All-Terrain				
200 d/163 + 23 ch	61 650	4 %	+ 9 505	E
220 d/197 + 23 ch	65 050	4 %	+ 7 318	D
GLC				
300 e 4Matic/313 ch	72 650	4 %	+ 11 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	75 750	4 %	+ 11 750	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	139 650	nc	+ 80 000	PHEV
200 d 4Matic/163 + 23 ch	60 850	4 %	+ 9 011	D
220 d 4Matic/197 + 23 ch	67 500	4 %	+ 9 011	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	77 900	4 %	+ 25 686	D
300 d e 4Matic/333 ch	75 300	4 %	+ 13 850	D
GLC Coupé				
200 4Matic/204 + 23 ch	70 400	3 %	+ 14 209	E
43 4Matic + 421 + 14 ch	89 500	nc	+ 80 000	E
300 e 4Matic/313 ch	83 000	4 %	+ 11 900	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	87 100	4 %	+ 11 900	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	142 050	nc	+ 80 000	PHEV
220 d 4Matic/197 + 23 ch	75 050	3 %	+ 9 322	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	89 400	3 %	+ 24 875	D
300 d e 4Matic/333 ch	86 950	4 %	+ 14 000	D
GLC Electrique (nouveau)				
400 EQ 94 kWh/489 ch	71 900	nc	- 300	Elec
Classe E				
200/204 + 23 ch	66 150	6 %	+ 6 819	E
300 e/313 ch	73 900	4 %	+ 7 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	83 750	4 %	+ 9 350	PHEV
53 AMG 4Matic+/585 ch	113 400	5 %	+ 13 700	PHEV
200 d/163 + 23 ch	63 850	6 %	+ 5 900	D
220 d/197 + 23 ch	69 300	6 %	+ 5 900	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	90 650	6 %	+ 14 904	D
300 d e/313 ch	75 850	4 %	+ 8 075	PHEV
Classe E Break				
200/204 + 23 ch	68 700	0 %	+ 10 605	E
300 e/204 + 129 ch	76 450	6 %	+ 9 650	PHEV
53 AMG 4Matic+/585 ch	115 950	nc	+ 15 050	PHEV
200 d/163 + 23 ch	66 400	0 %	+ 8 148	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	94 050	0 %	+ 21 881	D
300 d e/313 ch	78 400	6 %	+ 11 750	D
Classe E All-Terrain				
220 d 4Matic/197 + 23 ch	78 800	6 %	+ 11 251	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	98 600	6 %	+ 24 003	D
300 d e 4Matic/313 ch	89 000	6 %	+ 13 400	PHEV
CLE Coupé				
200/204 + 23 ch	67 700	8 %	+ 6 902	E
300 4Matic/258 + 23 ch	70 550	8 %	+ 10 715	E
450 4Matic/381 + 23 ch	79 200	8 %	+ 37 249	E
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	93 850	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	72 950	1 %	+ 7 375	PHEV
220 d/197 + 23 ch	69 550	9 %	+ 5 260	D
CLE Cabriolet				
200/204 + 23 ch	76 050	3 %	+ 11 230	E
300 4Matic/258 + 23 ch	79 300	3 %	+ 17 831	E
450 4Matic/381 + 23 ch	87 950	3 %	+ 59 301	E
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	101 600	0 %	+ 80 000	E
220 d/197 + 23 ch	77 900	3 %	+ 8 818	D
EQE				
300 90 kWh/265 ch	71 400	10 %	- 300	Elec
350+ 96 kWh/320 ch	82 750	nc	- 300	Elec
53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch	127 100	nc	- 300	Elec
EQE SUV				
300 90 kWh/265 ch	88 250	9 %	- 300	Elec
350+ 96 kWh/320 ch	96 750	nc	- 300	Elec
350 4Matic 90 kWh/320 ch	99 500	nc	- 300	Elec
500 4Matic 96 kWh/449 ch	104 350	nc	- 300	Elec
53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch	150 000	1 %	- 300	Elec
GLE				
53 AMG/435 + 20 ch	106 250	5 %	+ 80 000	E
63 S AMG/612 + 22 ch	160 400	6 %	+ 80 000	E
400 e/381 ch	100 350	5 %	+ 21 950	PHEV
53 AMG Hybrid/544 ch	116 500	5 %	+ 26 000	PHEV
300 d/269 + 20 ch	88 050	6 %	+ 50 985	D
350 d e/333 ch	96 400	5 %	+ 23 300	PHEV
GLE Coupé				
53 AMG/435 + 20 ch	124 350	5 %	+ 80 000	E
63 S AMG/612 + 22 ch	175 150	5 %	+ 80 000	E
400 e/381 ch	110 550	4 %	+ 22 100	PHEV
53 AMG Hybrid/544 ch	134 500	3 %	+ 25 400	PHEV
300 d/269 + 20 ch	96 800	nc	+ 80 000	D
350 d e/333 ch	111 150	4 %	+ 23 900	PHEV
Classe S				
580 Maybach/503 ch	206 350	8 %	+ 80 000	E
680 Maybach/612 ch	252 550	8 %	+ 80 000	E
450 e/408 ch	135 300	7 %	+ 14 300	PHEV

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
580 e 4Matic/510 ch				
63 S AMG E Performance/802 ch	224 200	4 %	+ 63 029	PHEV
350 d/313 ch	115 460	5 %	+ 16 104	D
450 d/367 ch	121 700	7 %	+ 22 442	D
EQS				
350 96 kWh/292 ch	106 350	nc	- 300	Elec
450+ 118 kWh/360 ch	120 600	nc	- 300	Elec
580 4Matic 118 kWh/544 ch	167 300	nc	- 300	Elec
EQS SUV				
450 4Matic 118 kWh/360 ch	150 550	4 %	- 300	Elec
580 4Matic 118 kWh/544 ch	168 400	4 %	- 300	Elec
680 Maybach 118 kWh/658 ch	216 800	0 %	- 300	Elec
GLS				
450/381 + 20 ch	124 200	nc	+ 80 000	E
580/517 + 22 ch	152 600	nc	+ 80 000	E
63 AMG/612 + 22 ch	200 150	nc	+ 80 000	E
600 Maybach/557 + 22 ch	210 250	5 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	122 550	nc	+ 80 000	D
Classe G				
500/449 + 20 ch	171 600	0 %	+ 80 000	E
63 AMG/585 + 20 ch	206 950	0 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	161 950	0 %	+ 80 000	D
580 EQ 116 kWh/587 ch	176 150	0 %	- 300	Elec
AMG SL				
43/421 + 14 ch	151 300	19 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	203 350	19 %	+ 80 000	E
680 Maybach/585 ch	259 810	0 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	232 650	0 %	+ 80 000	PHEV
AMG GT Coupé				
43/421 + 14 ch	146 550	13 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	201 750	13 %	+ 80 000	E
63 Pro 4Matic+/612 ch	231 050	13 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	231 050	11 %	+ 80 000	PHEV
Classe T				
180/131 ch	36 412	nc	+ 6 637	E
160 d/95 ch	37 317	nc	+ 1 629	D
180 d/116 ch	38 787	nc	+ 1 629	D
EQT				
200 45 kWh/122 ch	48 517	30 %	- 300	Elec
MG				
MG3				
Hybrid+/195 ch	19 990	2 %	0	FHEV
ZS				
Hybrid+/197 ch	23 490	1 %	+ 170	FHEV
S5 EV				
49 kWh*/170 ch	32 490	nc	- 350	Elec
64 kWh*/231 ch	35 990	nc	- 350	Elec
MG4				
49 kWh*/170 ch	29 990	20 %	- 350	Elec
64 kWh*/204 ch	35 990	13 %	- 350	Elec
Xpower 64 kWh*/435 ch	40 490	13 %	- 350	Elec
EHS				
Hybrid+/198 ch	32 490	8 %	+ 2 000	FHEV
PHEV/184 ch	37 990	7 %	+ 2 075	PHEV
Cyberster				
77 kWh*/340 ch	62 990	2 %	- 350	Elec
4WD 77 kWh*/510 ch	67 990	2 %	- 350	Elec
MINI				
Hatch 3p.				
Cooper C/156 ch	28 050	4 %	+ 1 276	E
Cooper S/204 ch	31 400	4 %	+ 1 901	E
John Cooper Works/231 ch	29 850	6 %	+ 3 552	E
Cooper E 36,8 kWh/181 ch	30 650	7 %	- 345	Elec
Cooper SE 49,8 kWh/215 ch	34 450	7 %	- 345	Elec
JCW E 49,2 kWh/228 ch	42 550	7 %	- 345	Elec
Hatch 5p.				
Cooper C/156 ch	29 050	4 %	+ 1 629	E
Cooper S/204 ch	32 400	4 %	+ 2 370	E
Cabrio				
Cooper C/163 ch	33 450	0 %	+ 3 552	E
Cooper S/204 ch	36 800	0 %	+ 3 784	E
John Cooper Works/231 ch	44 560	0 %	+ 5 715	E
Aceman				
E 38,5 kWh/184 ch	33 550	0 %	- 345	Elec
SE 49,2 kWh/218 ch	37 350	0 %	- 345	Elec
JCW E 49,2 kWh/258 ch	45 450	0 %	- 345	Elec
Countryman				
C/170 ch	37 400	3 %	+ 1 276	E
S All4/218 ch	42 500	3 %	+ 3 552	E
John Cooper Works All4/300 ch	53 050	nc	+ 37 857	E
D/163 ch	40 200	3 %	+ 310	D
E 64,6 kWh/204 ch	39 150	5 %	- 3 380	Elec
SE All4 64,6 kWh/313 ch	44 150	5 %	- 3 380	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T/91 ch	25 090	9 %	+ 240	E
1.6 MPI HEV/143 ch	29 190	16 %	0	FHEV
1.0 MPI-T GPL/101 ch	24 790	9 %	+ 75	GPL
ASX				
1.2 Di-T/116 ch	27 990	nc	+ 2 049	E
1.3 Di-T MHEV DCT/140 ch	35 990	nc	+ 2 918	E
1.8 MPI HEV/158 ch	31 990	nc	0	FHEV
Grandis				
1.8 MPI HEV/158 ch	36 890	8 %	nc	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
SKODA (suite)				
1.0 TSI/116 ch	29 370	11 %	+ 360	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	32 540	11 %	+ 740	E
Scala				
1.0 TSI/95 ch	26 770	13 %	+ 190	E
1.0 TSI/116 ch	30 220	16 %	+ 210	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	31 710	16 %	+ 360	E
Karoq				
1.0 TSI/116 ch	36 410	16 %	+ 1 074	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	38 480	16 %	+ 1 504	E
2.0 TDI/116 ch	39 900	16 %	+ 818	D
2.0 TDI DSG/150 ch	43 270	15 %	+ 1 262	D
Elroq				
50 - 52 kWh/170 ch	33 810	11 %	- 3 135	Elec
60 - 59 kWh/204 ch	37 380	8 %	- 3 135	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	42 970	7 %	- 4 200	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	50 800	10 %	- 300	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 400	12 %	- 3 135	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	54 890	nc	- 345	Elec
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 150	9 %	- 3 135	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	57 640	nc	- 345	Elec
Octavia				
1.5 TSI/116 ch	31 850	14 %	+ 280	E
1.5 TSI Hybrid/116 ch	34 390	14 %	+ 150	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	36 480	13 %	+ 150	E
RS/265 ch	48 220	11 %	+ 5 105	E
2.0 TDI/116 ch	35 090	14 %	+ 150	D
2.0 TDI DSG/150 ch	38 420	13 %	+ 240	D
Octavia Combi				
1.5 TSI/116 ch	32 950	15 %	+ 360	E
1.5 TSI Hybrid/116 ch	35 330	15 %	+ 210	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	37 590	12 %	+ 190	E
2.0 TSI DSG 4x4/204 ch	40 740	12 %	+ 6 656	E
RS/265 ch	49 360	9 %	+ 5 404	E
2.0 TDI/116 ch	36 190	15 %	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	39 520	12 %	+ 310	D
Kodiaq				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	46 820	13 %	+ 3 026	E
RS/265 ch	62 190	8 %	+ 72 147	E
1.5 PHEV/204 ch	52 590	11 %	+ 2 255	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 310	13 %	+ 4 456	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 310	13 %	+ 9 626	D
Superb				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	47 020	14 %	+ 280	E
1.5 PHEV/204 ch	53 360	12 %	+ 1 490	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 510	14 %	+ 1 590	D
Superb Combi				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	48 120	16 %	+ 360	E
1.5 PHEV/204 ch	53 680	14 %	+ 1 540	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 610	16 %	+ 1 083	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 040	16 %	+ 6 009	D
SMART				
#1				
47 kWh/272 ch	35 815	6 %	- 300	Elec
62 kWh/272 ch	40 815	6 %	- 300	Elec
62 kWh/368 ch	46 315	6 %	- 300	Elec
Brabus 62 kWh/428 ch	51 315	13 %	- 300	Elec
#3				
47 kWh/272 ch	39 315	10 %	- 300	Elec
62 kWh/272 ch	44 315	8 %	- 300	Elec
Brabus 62 kWh/428 ch	52 315	11 %	- 300	Elec
#5				
74.4 kWh/340 ch	46 600	nc	- 300	Elec
94 kWh/363 ch	51 600	nc	- 300	Elec
94 kWh/588 ch	56 100	nc	- 300	Elec
Brabus 94 kWh/646 ch	61 600	5 %	- 300	Elec
SUBARU				
Solterra				
64 kWh/218 ch	59 990	25 %	- 300	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
SUZUKI				
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 190	10 %	0	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	26 240	15 %	+ 280	E
e Vitara				
49 kWh/144 ch	32 500	nc	- 300	Elec
61 kWh/174 ch	35 300	nc	- 300	Elec
61 kWh/184 ch	37 800	nc	- 300	Elec
Swace				
1.8 Hybrid/140 ch	33 750	16 %	0	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	29 140	12 %	+ 330	E
Across				
2.5 Hybrid Rechargeable/306 ch	59 290	28 %	+ 2 600	PHEV
TESLA				
Model 3				
Standard 60 kWh */283 ch	36 990	nc	- 400	Elec
Premium 80 kWh */320 ch	44 990	nc	- 400	Elec
Premium AWD 80 kWh */440 ch *	49 990	nc	- 400	Elec
Performance 80 kWh */500 ch *	57 490	0 %	- 400	Elec
Model Y				
Standard 60 kWh */299 ch	39 990	0 %	- 3 600	Elec
Standard 70 kWh */299 ch	44 990	0 %	- 3 600	Elec
Premium 80 kWh */299 ch	46 990	0 %	- 3 600	Elec
Premium AWD 80 kWh */460 ch *	52 990	nc	- 400	Elec
Performance 80 kWh */500 ch *	61 990	0 %	- 400	Elec
Model S				
Trans. Int. 100 kWh */504 ch	109 990	nc	- 400	Elec
Plaid 100 kWh */932 ch	119 990	nc	- 400	Elec
Model X				
Trans. Int. 100 kWh */504 ch	114 990	nc	- 400	Elec
Plaid 100 kWh */932 ch	124 990	nc	- 400	Elec
TOYOTA				
Aygo X (nouveau)				
1.5 Hybride/116 ch	22 200	9 %	0	FHEV
Yaris				
GR/280 ch	49 950	0 %	+ 80 000	E
1.5 Hybride/116 ch	24 750	10 %	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	30 100	9 %	0	FHEV
Yaris Cross				
1.5 Hybride/116 ch	28 800	8 %	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	31 600	8 %	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 200	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 600	11 %	0	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride/140 ch	35 350	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 250	9 %	+ 350	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride/140 ch	35 450	11 %	0	FHEV
2.0 Hybride AWD-I/180 ch	45 950	11 %	+ 480	FHEV
Hybride Rechargeable/225 ch	41 100	12 %	0	PHEV
C-HR+ (nouveau)				
58 kWh/167 ch	39 600	nc	- 380	Elec
77 kWh/224 ch	43 900	nc	- 380	Elec
77 kWh/343 ch	51 400	nc	- 380	Elec
Prius				
Hybride Rechargeable/223 ch	44 400	9 %	0	PHEV
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/191 ch	46 450	nc	+ 900	FHEV
bZ4X (nouveau)				
54 kWh/167 ch	40 900	nc	- 380	Elec
69 kWh/224 ch	44 900	nc	- 380	Elec
69 kWh/343 ch	47 400	nc	- 380	Elec
Land Cruiser				
2.8 D-4D 48V/204 ch	86 000	nc	+ 80 000	D

* Estimation (Tesla ne communique pas ces données). ** Capacité brute.

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
VINFAST				
VF6				
59,6 kWh **/177 ch	33 990	nc	0	Elec
59,6 kWh **/204 ch	37 990	nc	0	Elec
VF8				
87,7 kWh **/353 ch	46 490	nc	0	Elec
87,7 kWh **/408 ch	51 490	nc	0	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI/80 ch	21 990	5 %	+ 260	E
1.0 TSI/95 ch	25 460	14 %	+ 230	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 390	14 %	+ 360	E
T-Cross				
1.0 TSI/95 ch	27 880	13 %	+ 540	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 380	13 %	+ 450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 350	10 %	+ 1 629	E
Taigo				
1.0 TSI/95 ch	24 890	14 %	+ 310	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 780	17 %	+ 360	E
1.5 TSI DSG/150 ch	35 050	12 %	+ 1 074	E
T-Roc (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid/116 ch	29 990	0 %	+ 540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 000	0 %	+ 818	E
Golf				
1.5 TSI Evo2/116 ch	30 900	16 %	+ 310	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	36 400	15 %	+ 210	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	43 300	15 %	+ 240	E
GTI/265 ch	50 700	5 %	+ 8 770	E
GTI Clubsport/300 ch	55 500	4 %	+ 20 569	E
R/333 ch	58 900	4 %	+ 55 523	E
1.5 eHybrid/204 ch	44 900	16 %	0	PHEV
1.5 GTE/272 ch	54 400	11 %	0	PHEV
2.0 TDI/116 ch	37 800	16 %	+ 190	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 000	15 %	+ 260	D
Golf SW				
1.5 TSI Evo2/116 ch	34 700	18 %	+ 360	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	37 500	18 %	+ 230	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	44 600	11 %	+ 280	E
2.0 TDI/116 ch	38 900	18 %	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 300	13 %	+ 560	D
ID.3				
52 kWh/170 ch	34 990	15 %	- 3 135	Elec
59 kWh/204 ch	39 990	15 %	- 3 135	Elec
77 kWh/204 ch	42 990	15 %	- 3 135	Elec
GTI 79 kWh/286 ch	46 990	7 %	- 3 135	Elec
GTI Perfo. 79 kWh/326 ch	47 990	12 %	- 3 135	Elec
Touran				
1.5 TSI Evo/150 ch	45 200	11 %	+ 3 541	E
2.0 TDI DSG/150 ch	51 600	13 %	+ 3 770	D
ID. Buzz				
59 kWh/170 ch	49 540	10 %	- 3 135	Elec
79 kWh/286 ch	53 680	10 %	- 345	Elec
86 kWh/286 ch	59 350	10 %	- 345	Elec
79 kWh/340 ch	70 900	10 %	- 345	Elec
86 kWh/340 ch	74 250	10 %	- 345	Elec
Tiguan				
1.5 eTSI/131 ch	40 900	14 %	+ 1 172	E
1.5 eTSI/150 ch	51 700	7 %	+ 1 771	E
1.5 eHybrid/204 ch	55 500	17 %	+ 1 660	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	62 100	17 %	+ 1 790	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 900	9 %	+ 2 959	D
2.0 TDI 4Motion/193 ch	66 300	4 %	+ 23 679	D
Tayron				
1.5 eTSI/150 ch	52 300	8 %	+ 4 246	E
1.5 eHybrid/204 ch	59 000	7 %	+ 2 570	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	65 300	7 %	+ 2 720	PHEV
2.0 TDI/150 ch	55 700	8 %	+ 6 806	D
ID.4				
52 kWh/170 ch	41 500	11 %	- 3 135	Elec

	POIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MAJUS	ENERGIE
77 kWh/286 ch	45 990	11 %	- 4 200	Elec
ID.5				
77 kWh/286 ch	50 500	12 %	- 4 200	Elec
GTI 79 kWh/340 ch	59 500	nc	- 345	Elec
Passat				
1.5 eTSI/150 ch	46 100	19 %	+ 1 040	E
1.5 eHybrid/204 ch	53 590	17 %	+ 1 460	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	66 200	17 %	+ 1 58	PHEV
2.0 TDI/122 ch	48 000	18 %	+ 2 538	D
2.0 TDI/150 ch	54 300	20 %	+ 2 894	D
ID.7				
77 kWh/286 ch	58 290	5 %	- 345	Elec
86 kWh/286 ch	61 690	5 %	- 345	Elec
ID.7 Tourer				
77 kWh/286 ch	58 990	10 %	- 345	Elec
86 kWh/286 ch	62 390	14 %	- 345	Elec
GTI 86 kWh/340 ch	75 000	4 %	- 345	Elec
Touareg				
R/462 ch	107 500	17 %	+ 15 170	PHEV
Caddy				
1.5 eHybrid/150 ch	43 300	nc	+ 1 780	PHEV
2.0 TDI/102 ch	35 200	9 %	+ 4 130	D
2.0 TDI DSG/122 ch	36 950	9 %	+ 5 284	D
VOLVO				
EX30				
49 kWh/272 ch	39 100	11 %	- 3 600	Elec
64 kWh/272 ch	43 300	13 %	- 3 600	Elec
64 kWh/428 ch	50 850	12 %	- 3 200	Elec
EX30 Cross Country				
64 kWh/428 ch	55 900	6 %	- 400	Elec
XC40				
B3/163 ch	41 500	8 %	+ 6 159	E
B4/197 ch	49 300	8 %	+ 6 159	E
EX40				
67 kWh/238 ch	46 950	10 %	- 3 600	Elec
79 kWh/252 ch	50 200	11 %	- 3 600	Elec
79 kWh/441 ch	60 150	12 %	- 400	Elec
EC40				
67 kWh/238 ch	48 500	12 %	- 3 600	Elec
79 kWh/252 ch	53 550	10 %	- 400	Elec
79 kWh/441 ch	62 150	8 %	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	15 %	+ 4 715	E
T6 AWD/253 ch	66 750	14 %	+ 4 780	PHEV
XC60				
T6 AWD/253 ch	69 450	nc	+ 6 750	PHEV
T8 AWD/310 ch	83 800	nc	+ 6 750	PHEV
EX60 (nouveau)				
80 kWh/374 ch	66 500	nc	- 400	Elec
91 kWh/510 ch	69 500	nc	- 400	Elec
112 kWh/680 ch	75 500	nc	- 400	Elec
ES90 (nouvelle)				
88 kWh/333 ch	74 400	nc	- 400	Elec
102 kWh/449 ch	91 550	nc	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	96 950	nc	- 400	Elec
XC90				
T8 AWD/455 ch	99 500	4 %	+ 10 910	PHEV
EX90				
88 kWh/333 ch	95 000	nc	- 400	Elec
102 kWh/456 ch	101 500	10 %	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	113 500	10 %	- 400	Elec
XPENG				
G6				
RWD 80,8 kWh/295 ch	46 990	1 %	0	Elec
AWD Perform. 80,8 kWh/485 ch	50 990	0 %	0	Elec
G9				
RWD 78,2 kWh/350 ch	59 990	0 %	0	Elec
RWD 92,2 kWh/350 ch	63 990	0 %	0	Elec
AWD Perform. 92,2 kWh/575 ch	73 990	2 %	0	Elec

Celle que vous attendiez !

Dacia LOGAN

À partir de **17.700 € TTC**
avec climatisation.
Attelage offert en février

Livraison partout en
France dans le réseau
BOREL



- Essence
- Bicarburant GPL

**Grand coffre
malle 528 L**

Confort de conduite

- + de stabilité
- + de souplesse de suspension
- de bruit grâce à la séparation du coffre et de l'habitacle

Economique :
seulement 6,4 L
de GPL/100km*
grâce à sa ligne.

Pas de malus

Confort passagers arrière
+ de place aux jambes

Différenciante
Nouveau Look en France

*données constructeur pour le modèle ECOG 120 BVM6



SAS BOREL - Spécialiste du GPL depuis 1981
8 allée de Palestine - 38610 Gières/Grenoble
04 56 380 380 / commercial@borel.fr

Entretiens et pièces GPL / GNV dans toute la France



www.borel.fr



PEUGEOT

3008



GAGNEZ SUR TOUS
LES TERRAINS

JUSQU'À
8
ANS

**PEUGEOT
CARE
GARANTIE** ⁽¹⁾

ANTOINE DUPONT

ÉLU DEUX FOIS MEILLEUR JOUEUR
DU MONDE DE RUGBY. ⁽²⁾

A 0g CO₂/km



PEUGEOT RECOMMANDE **TotalEnergies** Consommation mixte WLTP (l/100 km) : 0

(1) Peugeot Care: voir conditions sur [peugeot.fr](https://www.peugeot.fr). (2) Elu meilleur joueur de rugby à 7 par les world rugby awards en 2023 et 2024. Modèle présenté : E-3008 GT. Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles.

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer