

NOUVELLE FORMULE

Dossier essais

P. 28

Roulez sans compter



Notre palmarès des 200 modèles les plus économiques à l'usage

Essai

P. 36

Peugeot 308 SW restylée

Le dernier break français



Occasion

P. 46

Une bonne affaire à 1 000 € ?

On a relevé le défi !



Actu

P. 6

Téléphone au volant, délit de fuite, usage de stupéfiants...

Derrière le buzz, quelles sanctions sur le terrain ?

Test lecteurs

P. 40

Le Renault Captur hybride vous a convaincus



Panoramique

P. 24

Audi Q3 Sportback hybride rechargeable

La meilleure version de la gamme ?



Nouveautés

P. 16

Les futures reines de la ville

10 citadines sympas et pas chères



La surprise Dacia Evader



Tuto

P. 56



Chaussettes à neige

Comment les monter sans galérer...

L 14629 - 1954 - F: 2,60 €



BEL: 2,90 € - ESP: 3,10 € - GR: 3,10 € - DOM S: 3,70 € - DOM A: 4,30 €
ITA: 3,10 € - LUX: 2,90 € - PORT CONT: 3,10 € - CAN: 4,75 \$ CAN
MAR: 3,30 \$ - TOM S: 5,70 CFP - CH: 5 \$ - TUN: 6 DTU



RENAULT SCENIC E-TECH ELECTRIQUE

jusqu'à 625 km d'autonomie⁽¹⁾
toit verre panoramique opacifiant solarbay^{®(2)}
openR link avec Google intégré et plus de 100 apps⁽³⁾
jusqu'à 30 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁴⁾

250€ à partir de
/mois⁽⁵⁾

LLD 37 mois. 1^{er} loyer 4 200€

prime coup de pouce 5 740€ déduite⁽⁶⁾

3 ans de garantie et assistance 24/24 offerts⁽⁷⁾

profiter
de l'offre





modèle présenté : Renault scenic e-tech électrique techno 220 ch grande autonomie option esprit alpine avec options peint. gris schiste satin/toit noir étoilé et toit verre panoramique opacifiant solarbay® à 386€/mois,⁽⁸⁾ 1^{er} loyer 4 200€ prime coup de pouce bonifiée 7 650€ déduite.⁽⁶⁾ (1) sur cycle wltp, autonomie réelle suivant conditions roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques) et jusqu'à 370 km d'autonomie sur autoroute/source interne Renault 2023. (2) en option selon version. (3) toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (4) selon version. (5) exemple Scenic e-tech 170 ch hors options. (5)(8) locations longue durée, 37 mois/30 000 km max. si accord diac, sa au capital de 415 100 500€ - 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 rcs bobigny. (6) montant max. indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat ou loc (≥ 24 mois) véhicule neuf électrique M1 au titre dispositif CEE, non soumis TVA, **du 1^{er} au 28/02/26.** pour particuliers, selon revenus. pour loc, prime déduite prix véhicule réf pris en compte dans calcul loyer. déduction contribuant à ajustement loyers, montant évolutif. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions éligibilité et modalités auprès revendeur. (7) détails du contrat garantie sur [renault.fr](https://www.renault.fr). la lld peut être souscrite sans ce contrat. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 16,3/17,3. émissions co₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987. [renault.fr](https://www.renault.fr)

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Volkswagen Tiguan

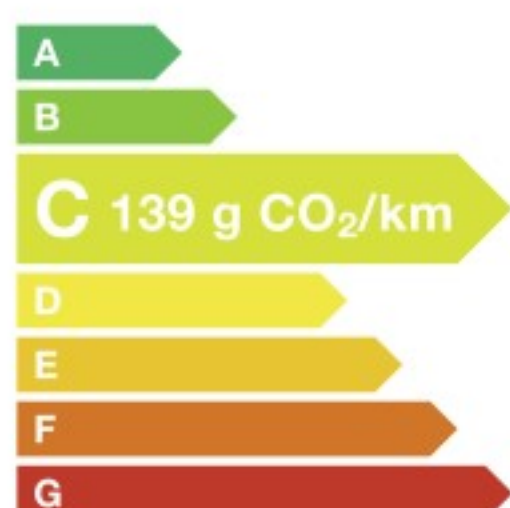
À partir de **279 €/mois***

LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer de 5 000 €



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



***Tiguan 1.5 eTSI EVO 130ch DSG7 neuf en Location Longue Durée. 1^{er} loyer de 5 000 € suivi de 36 loyers de 279 €.**

Modèle présenté: Tiguan Élégance avec options aux mêmes conditions que le Tiguan 1.5 eTSI EVO 131 ch DSG7. 1^{er} loyer de 5 000 € suivi de 36 loyers de **472 €**. Valable pour toute commande d'un Tiguan Élégance **du 01/02/2026 au 28/02/2026 et immatriculation avant le 31/10/2026**, dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaires d'assurance européen: D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr – Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes Tiguan Élégance eTSI Hybrid 150 ch DSG7 (l/100 km) WLTP: 6,1. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 139.
Valeurs au 02/01/2026, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

L'édito



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

Et prix qui croyait prendre

Dans le grand dossier essais de ce numéro (voir p. 28), nous nous sommes fixé une mission : sélectionner pour vous les modèles les moins dispendieux à l'usage. Pas question ici de coût d'achat ou d'entretien, mais uniquement de ce que vous allez payer pour rouler. Les candidats devaient donc avant tout surveiller leur appétit. Non

pas celui, théorique, de l'homologation (WLTP), mais une consommation réaliste mesurée par Frédéric, notre technicien du labo de Montlhéry.

Avoir un appétit de moineau était une chose, encore fallait-il utiliser une énergie bon marché. A ce petit jeu, c'est l'électricité qui se distingue (merci le nucléaire). Mais pas sans contraintes à l'usage : recharge à domicile imposée, et exclusivement aux heures creuses. Dans ce cas, les meilleurs modèles parcourent 1000 km pour à peine plus que le prix de deux places de cinéma... à condition de ne pas être pressé. Car sur l'autoroute, ce budget peut quadrupler ! Certes, on admet qu'une charge rapide installée sur une station-service soit plus chère. Mais qu'est-ce qui justifie l'envolée du kilowattheure sur bornes rapides (150 kW) de 45% en un an ? Résultat, 1000 km sur autoroute en Peugeot E-2008 156 ch coûtent en moyenne 120 €, contre 114 € avec l'hybride 145 ch.

Côté thermique, on a l'impression d'un abandon méthodique des technologies les plus efficaces. Le modèle le plus économe utilisant une énergie fossile, le Ford Kuga E85, est aussi le dernier de son espèce. Autre champion du porte-monnaie, le GPL n'est guère mieux loti : sans Dacia, il aurait disparu. Sur le podium de la frugalité figurent enfin les diesels, eux aussi en voie d'extinction. Pourtant la BMW 120d 163 ch, par exemple, couvre 1000 km pour 87 €... et d'une seule traite, sans longues pauses recharge. Or le temps aussi, c'est de l'argent.

Actualité

6 L'essentiel

Infractions routières : le poids des maux
Le retour du flash lumineux sur certains radars

10 Le courrier

12 Les vérifs

14 La photo

16 Les nouveautés. Spécial citadines : 10 futures reines des villes

Essais

23 Les mesures du labo

24 Panoramique. L'Audi Q3 Sportback 1.5 e-hybrid S line 272 ch

28 Dossier. Les 200 voitures les moins chères à l'usage

36 Détaillé. La Peugeot 308 SW 1.2 Hybrid GT 145 ch

38 Express

Le Seat Arona 1.0 TSI DSG7 Copa 115 ch
Le Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI DSG7 4x4 (7 pl.) 265 ch

40 Lecteurs. Le Renault Captur 1.8 full hybrid E-Tech Techno 160 ch

42 Rétro. La Citroën DS break (1958)

Pratique

45 L'info utile

46 Dossier occasion. Des secondes mains à tout petit prix

50 Essai occasion. Une Toyota Corolla Hybride à moins de 23000 €

52 Loi et conso. Aide de l'Etat, de la ville ou de la région : comment financer son permis de conduire

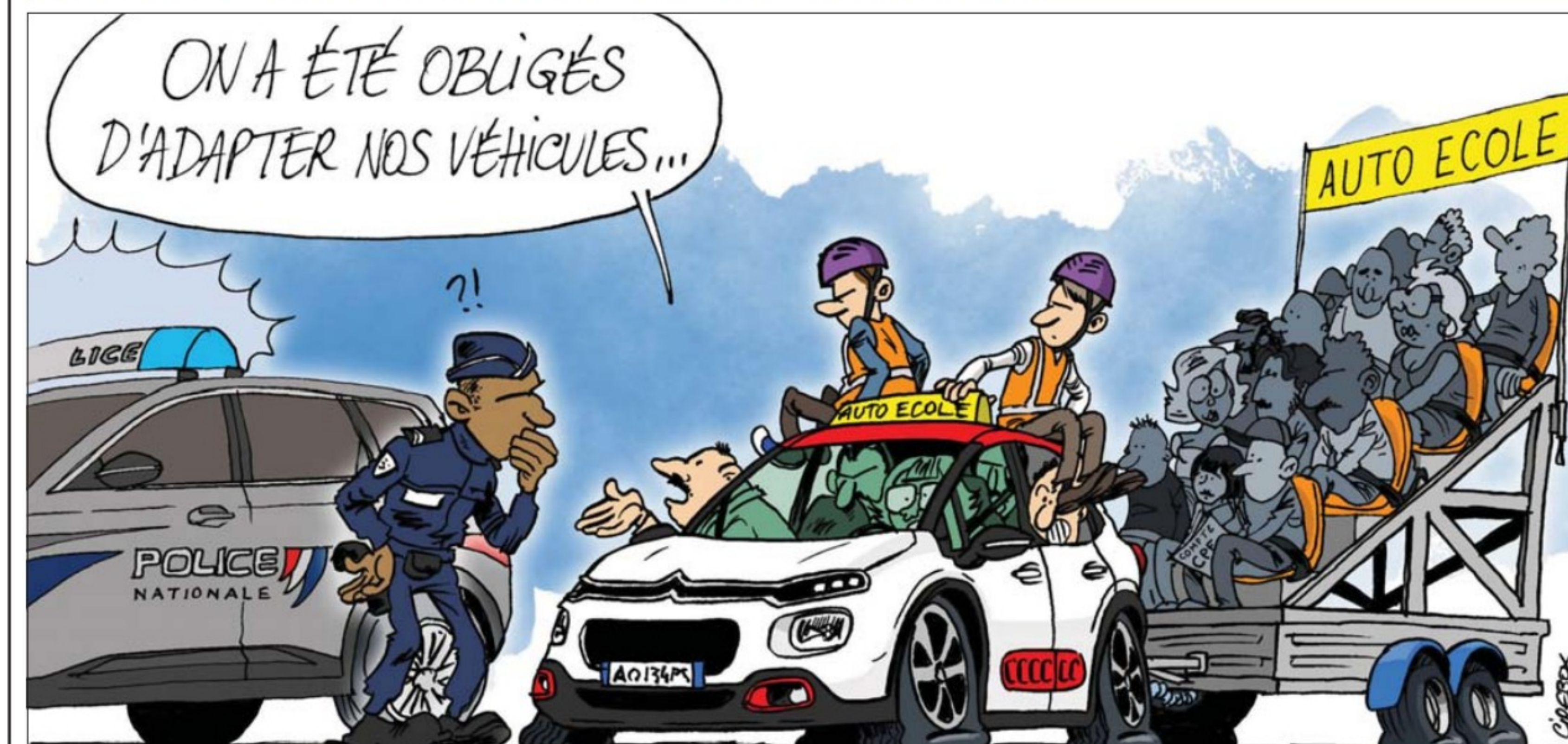
54 SOS lecteurs

56 Tuto. Installez correctement des chaussettes à neige

57 Le prix des voitures neuves

Le trait d'humeur de Cirebox

Ruée dans les auto-écoles depuis l'annonce de la fin du financement du permis de conduire par le CPF



Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.

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

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

Bilan des infractions routières

Le poids des maux

Certaines fautes de conduite ont le don de faire causer. Sont-elles pour autant sanctionnées à la hauteur de la crainte ou de l'exaspération qu'elles suscitent ? Pas vraiment, comme en témoigne le bilan détaillé des 44 millions d'infractions constatées en 2024 et les premières tendances 2025. Démonstration par l'exemple, parmi les 1 160 raisons (!) de se faire aligner.

► **Texte :** Pascal Charles – **illustration :** Cirebox

Stationnement payant : plus de FPS que de PV radars !

Ah, les radars... Constamment au cœur des conversations, ils ont pourtant perdu, en 2024, leur titre d'ennemi public n°1 des conducteurs. Au profit de qui ? Des "sulfateuses à PV", bien sûr, qui opèrent désormais dans 70 métropoles ou communes. Et l'écart de rendement s'avère considérable : 16,3 millions de FPS (+ 20% en un an) semés par ces scancars avec l'appui d'agents pédestres, contre 14,6 millions de contraventions au crédit des "serial flasheurs", score en pleine déconfiture (- 15%) à cause du vandalisme et des soucis changements de prestataires privés assurant la maintenance des radars autonomes ou la conduite des voitures radars.

Voitures radars : pas si redoutables que ça. L'image de la voiture banalisée et indétectable engrangeant sournoisement les PV, ça parle à tout le monde. Mais on se calme : sur près de 14,2 millions d'avis de contravention établis grâce aux 4753 radars automatiques, l'activité de ces 433 dispositifs

ambulants – dont 110 simultanément – n'a rien d'extraordinaire, avec, en tout, 932500 PV (soit 6 PV/jour). Avec des écarts importants selon les départements : de 0% de l'ensemble des "flashes" dans le Lot ou les Hautes-Pyrénées, jusqu'à 31% dans la Somme, 26% dans l'Aube, le Lot-et-Garonne, le Puy-de-Dôme, etc. En outre, à nombre de départements quasi équivalents aux mains de prestataires privés et des forces de l'ordre (jusqu'à mi-2025), le match est sans appel : 739346 PV pour les premiers, contre 193154 pour les seconds !

Grand excès de vitesse : à la marge. En devenant un délit dès le premier coup (d'accélérateur), ils ont fait la une de l'actualité en fin d'année dernière. En réalité, les 63233 dépassements de plus de 50 km/h ne pèsent que 0,4% des excès de vitesse punis en 2024.

Policiers municipaux : ils se voient pousser "des zèles".

Les polices locales ont engrangé 7,6 millions de PV en 2024, contre 5,8 millions pour les forces de l'ordre nationales. Certes, 84% de leurs papillons

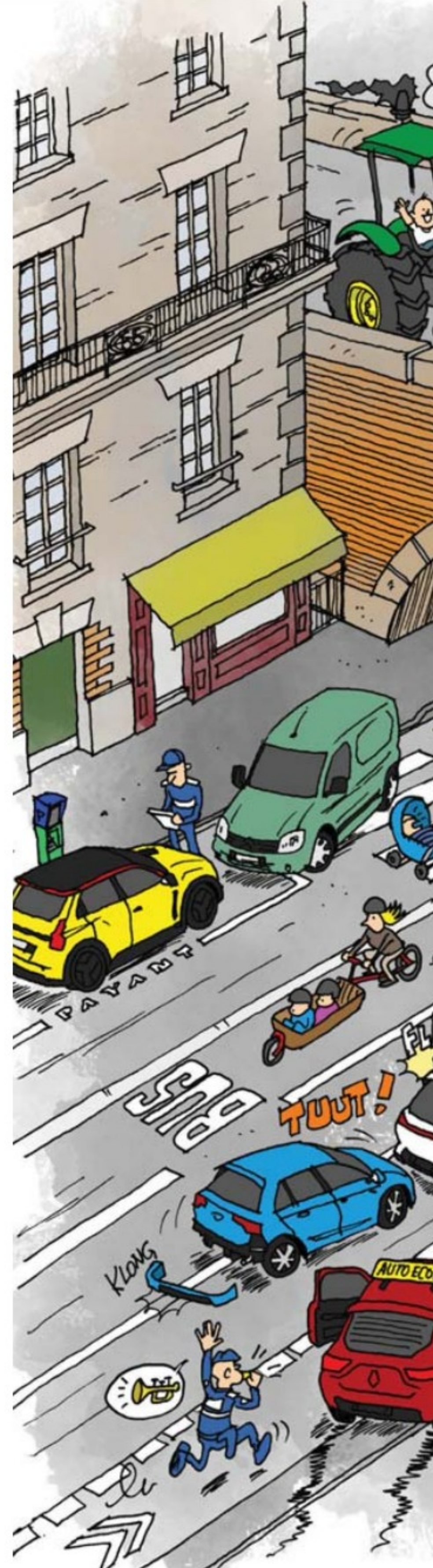
électroniques sanctionnent des stationnements interdits (facile !). Mais leur champ d'action va prochainement s'élargir au constat de certains délits (grand excès de vitesse, conduite sans permis ou sans assurance...), si le projet de loi en discussion actuellement au Parlement aboutit.

Téléphone tenu en main : près de 600 000 coups de fil(et).

Le téléphone au volant représente le quatrième motif de verbalisation, et ça s'aggrave au fil des ans. Huit infractions sur dix sont constatées par les policiers nationaux et les gendarmes, contre seulement 20% par les municipaux. Viendra le jour où les radars mettront tout le monde d'accord, mais pas de sitôt.

Stupéfiants : overdose de PV !

Fichtre, parmi les conducteurs contrôlés dans un état second, on compte plus de personnes sous l'emprise de stupéfiants (132 000) que de personnes alcoolisées au taux délictuel (115 000). Quant à ceux qui "bi-carburent", seuls 16 600 se sont fait prendre. Quid du nouvel ennemi routier qu'est le protoxyde d'azote ? Il ne fait l'objet



d'aucune verbalisation, faute d'avoir un statut de stupéfiant. Du moins pour l'instant.

Fourrière : quelle mine ! Sur les 496334 mises en fourrière si souvent décriées, le stationnement interdit représente 71% du business, devant les soucis de permis de conduire (12%), l'al-

Florilège d'infractions "tendance" et de motifs incroyables mais vrais

- **Grand classique.** "Conduite d'un véhicule dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément" : 86 462 PV.
- **Ça promet !** "Excès de vitesse d'au moins 50 km/h par élève conducteur" : 16 ! "Violence sur un inspecteur du permis de conduire suivie de mutilation ou infirmité permanente" : 1.
- **Ça promet (bis).** "Stationnement très gênant d'un véhicule motorisé en amont d'un passage piéton sur une distance de 5 mètres" : 47 307.
- **Faut pas chauffer le pandore !** "Inobservation par conducteur des

indications des agents réglant la circulation" : 957 PV.

- **Ça arrive encore.** "Conduite d'un véhicule ne respectant pas les prescriptions réglementaires de transparence des vitres" : 5 760.

- **C'est l'avenir (quand les radars le permettront).** "Conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède" : 32 247.

- **Souvenir...** "Circulation d'un véhicule non autorisé sur une voie réservée pour les JO Paris 2024" : 158 868.



“Notificateur lumineux” sur les radars tourelles

Le flash visible, c'est lui !



En novembre dernier, *Auto Plus* annonçait le retour d'un “vrai” flash sur certains radars. Deux mois plus tard, ce notificateur lumineux est testé dans trois départements. Est-il convaincant ? Pour le savoir, nous sommes allés faire le pied de grue devant une cabine...

► **Texte et photo :** François Tarrain

Si vous circulez dans le Gard, la Marne ou les Yvelines, peut-être avez-vous croisé l'un de ces radars tourelles que rien ne distingue des autres... Sauf une inédite petite “fenêtre” rectangulaire située au milieu de la partie inférieure, habituellement totalement opaque. C'est le signe que la cabine en question est dotée, à titre expérimental, d'un notificateur lumineux. Celui-ci a été développé, à la demande de la Sécurité routière, par Idemia, le fabricant du Mesta Fusion. Son rôle ? Informer – à nouveau – les conducteurs qu'ils viennent d'être contrôlés en excès de vitesse. Et remettre ainsi de la “pédagogie” dans la sanction. Un vrai changement de politique : après avoir tout fait pour rendre les contrôles indétectables à grands coups de faisceaux infrarouges invisibles et de fonctions leurres, les pouvoirs publics s'apprêtent à rallumer la

lumière sur les radars tourelles, les urbains et certains discriminants. Quand ? Après une phase de test d'au moins un mois, qui a débuté en janvier dans trois départements. Notamment dans les Yvelines sur quatre cabines situées au Mesnil-le-Roi, aux Mureaux, à Rambouillet, mais aussi sur la RD30, à Plaisir. C'est là, au niveau du bois de la Cranne, que nous avons patienté devant le radar tourelle braqué sur la 2x2 voies limitée à 70 km/h. Jusqu'à ce qu'un véhicule commette un excès de vitesse.

Un “flash” qui ne veut pas éblouir

En fin de journée, c'est un fourgon... de la police, toutes sirènes hurlantes et “pied dedans”, qui a réveillé la cabine de sa torpeur : sur son passage, à environ 90 km/h, le notificateur lumineux s'est déclenché ! Voyez le rendu ci-dessus : la lumière émise, proche de celle d'un projecteur à leds domestique, ne dure qu'une fraction

de seconde et s'avère moins éblouissante que celle d'un bon vieux flash au xénon. Nul doute que, par faible luminosité – et a fortiori de nuit –, les conducteurs seront bien alertés du contrôle qui vient d'avoir lieu. En revanche, pas sûr qu'en plein soleil le notificateur soit visible. Il faut dire que le cahier des charges imposé par la Sécurité routière est clair : le dispositif ne doit pas surprendre les conducteurs, afin d'éviter de potentiels coups de frein en cascade. N'empêche, aussi discret soit-il, ce flash pédagogique a tout de même le mérite de rendre le contrôle moins piégeux. Reste à voir s'il sera déployé, à terme, sur tous les radars tourelles et sur tous les futurs “urbains” que les maires vont être autorisés à installer en ville...

Retrouvez sur Youtube notre vidéo du notificateur lumineux en action.



En bref

Cartes grises : hausse de 14 € en Ile-de-France !

Coup dur pour les Franciliens : le projet de loi de finances instaure, à compter du 1^{er} mars, une majoration de 14 € par cheval fiscal, faisant passer son tarif à 68,95 €. Soit au-delà du plafond légal de 60 € ! La mesure, prise pour compenser la perte d'une enveloppe de 88 millions d'euros accordée auparavant à Ile-de-France Mobilités, va faire les poches des conducteurs : pour un véhicule de 5 CV fiscaux, la carte grise va passer à 358,51 €, ce qui représente une hausse de 70 €. Seule (maigre) consolation : la réduction de 50% de la taxe pour les véhicules de plus de 10 ans s'appliquera à cette majoration de 14 €.

125 000 véhicules volés en 2025, en baisse de 9 %

C'est le bilan, positif, que tire le ministère de l'Intérieur dans son premier rapport sur l'insécurité et la délinquance. L'an dernier, 125 000 véhicules de tous types ont été déclarés volés, soit 12 400 de moins qu'en 2024 (- 9%). Ce repli concerne également, et dans les mêmes proportions, les vols dans les véhicules (233 500, - 9%) et, dans une moindre mesure, ceux d'accessoires sur les véhicules (95 300, - 1%). Par ailleurs, selon le club automobile Roole, un tiers des vols de voitures serait concentré dans trois régions : Hauts-de-France, Ile-de-France et Paca.

TOP 10 des ventes

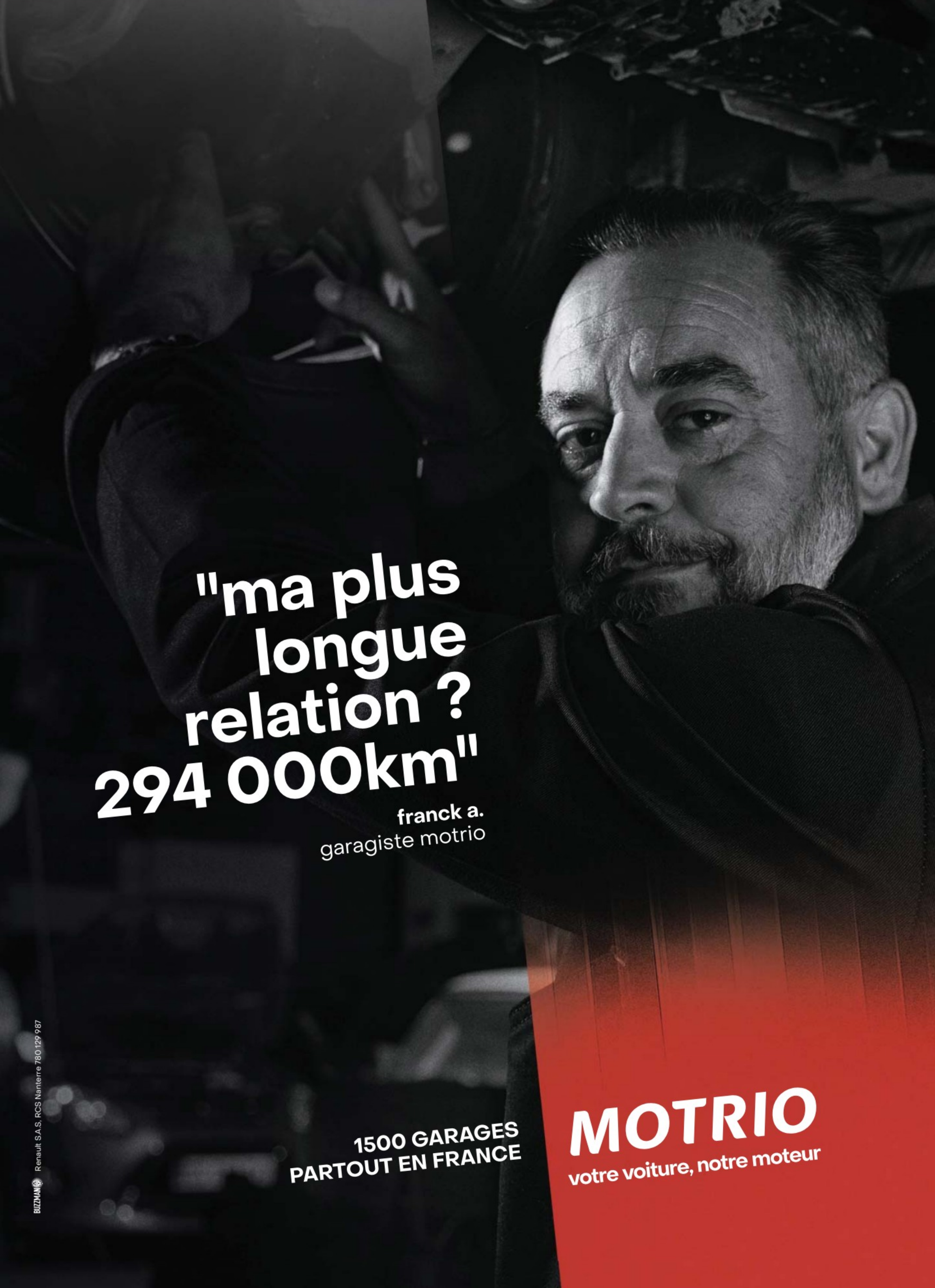
Modèles les plus immatriculés en janvier

1	Peugeot 208	6437	+ 8 %
2	Renault Clio V	4429	- 16 %
3	Citroën C3	4270	- 1 %
4	Peugeot 2008	4015	- 15 %
5	Renault 5	3952	+ 40 %
6	Peugeot 3008	2876	- 30 %
7	Renault Clio VI	2849	-
8	Dacia Sandero	2829	- 42 %
9	Renault Captur	2684	+ 18 %
10	Toyota Yaris	2684	+ 10 %

Sur un marché à - 7 % (- 2 % à jours ouvrés équivalents), l'électrique représente 28 % des ventes, et la Clio reste, au cumul (V et VI), en tête.

Avec notre partenaire





**"ma plus
longue
relation ?
294 000km"**

franck a.
garagiste motrio

**1500 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur

Phares mal réglés ou borgnes

Au royaume des aveugles...



REPORTER AUTO PLUS

Sur la route, il n'y a pas que les optiques à leds surpuissantes qui posent problème : il y a aussi les phares mal réglés et souvent borgnes.

L'autre jour, je les ai comptés : sur 85 véhicules croisés, 21 éclairaient n'importe comment ! Si les radars les sanctionnaient, ce serait une bonne source de revenus pour l'Etat et ça ne pourrait qu'améliorer la sécurité routière.

Roland Wichmann, Colombiers (34)

Jérôme Fombelle. Vous êtes nombreux à pester, à juste titre, contre ces autos à l'éclairage bancal. Comment expliquer cette prolifération de phares frappés de strabisme ou borgnes ? Si une simple

"touchette" lors d'un créneau peut suffire à dérégler un bloc optique, la cause est plus souvent à chercher du côté des ampoules : modèle premier prix au faisceau mal délimité, références différentes à gauche et à droite, version promettant "150% de lumière en plus" ou un "effet xénon" à la durée de vie ultracourte... Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si l'éclairage constitue le premier motif de contre-visite au contrôle technique. Pourtant, 4,66% de défaillances pour une mauvaise orientation des codes, 1,4% pour une source défectueuse ou éclairant mal (1,2%), voilà qui semble peu au regard du nombre de véhicules mal réglés que l'on croise au quotidien. Mais ce problème ne semble pas prioritaire pour les forces de l'ordre, puisqu'elles n'ont infligé "que" 41 200 PV liés aux optiques en 2024. Quant à laisser les radars sanctionner ces infractions, ça ne semble pas pour demain !

Devoir d'information

Dans les télex du n° 1949, il est dit que les garagistes ne sont plus tenus d'informer les clients sur la possibilité de recourir à des pièces de réemploi pour les prestations de réparation ou d'entretien. Je n'ai trouvé aucun texte de loi l'attestant. Alors, info ou intox ?

Patrick Bera, Conchil-le-Temple (62)

François Tarrain. C'est un arrêté du 15 décembre 2025 qui a abrogé "l'arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation..." Pour autant, la fin de ce devoir d'information ne remet pas en cause l'obligation pour les réparateurs de permettre à leurs clients d'opter pour des pièces de réemploi à la place de pièces neuves (article L.224-67 du code de la consommation).



N'y a-t-il pas moyen d'interdire ces dispositifs d'attelage fixes, véritables rostres comme sur les galères d'antan... Sauf que la galère est surtout pour le pauvre automobiliste garé, éperonné par un pirate pas doué en créneau : si la boule passe sous le pare-chocs, c'est tout le bouclier qui est arraché !

Zorro, Saint-Jean-d'Illac (33)



L'ë-C3 prendra-t-elle le large ?

Est-ce que Citroën prévoit de proposer sa ë-C3 avec une batterie de 54 kWh – comme l'ëC3 Aircross –, histoire d'envisager pouvoir sortir de la ville sereinement ?

J.-M. Mallarte, Tournon-sur-Rhône (07)

Clément Raoul-Réa. Non, ça n'est pas à l'ordre du jour. C'est même l'inverse qui se passe : pour baisser le prix d'appel de l'ë-C3, Citroën l'équipe désormais d'une petite batterie de 30 kWh. Ce qui permet à cette version "Autonomie urbaine" de tomber à 13 990 € (déduction faite d'un "coup de pouce" maxi de 5 700 €)... mais pas d'envisager de longs trajets sans de multiples arrêts "piprise".



FLORIAN GROUT

Imbroglia sur le prix du neuf

Dans la nouvelle version du prix du neuf, vous dites que le tarif "à partir de" correspond à la finition la moins chère. Or, pour la VW Golf eTSI 150, par exemple, le prix "plancher" de 43 300 € indiqué correspond en fait à la finition Style, qui se situe plutôt en haut de la gamme. J'ai du mal à comprendre...

Gilles Dambrine, Mareil-Marly (78)

Stéphane Dupré. Remarque pertinente, qui mérite une explication. Pour chaque modèle, le tarif "à partir de" présent dans notre prix du neuf correspond au premier niveau de finition donnant accès au moteur en question. Ainsi, concernant la Golf, la Style est bien le premier niveau disponible avec la motorisation eTSI 150 ch. Les finitions inférieures (base, Life Plus et VW Edition) sont proposées avec d'autres blocs : eTSI de 116 ch, diesels (116 et 150 ch) et hybrides rechargeables.

Vos images

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



Un A, ça vA. Huit A, bonjour les dégâts ? Serait-ce un moyen pAs très subtil de nous prévenir que cet Apprenti n'est pAs super À l'Aise Au volAnt ?

Par Claude Taffoureau



Alors certes, les bornes et les prises sont isolées... N'empêche, il y a plus rassurant qu'une recharge "les pieds dans l'eau". Croisé à Saint-Malo (35).

Par Michel Moisson



Triste fin pour cette Jaguar XJ6 cabriolet, qui n'avait pas l'air en si mauvais état avant de finir sa carrière en pot de fleurs.

Par David Debard



GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

**Airbags
défectueux
= danger**



RAPPEL CONSO

1

**Je vérifie si mon véhicule
est concerné**

2

**Je prends rendez-vous
chez un réparateur/garagiste
de la marque pour remplacer
rapidement et gratuitement
mes airbags**



PLUS D'INFORMATIONS SUR
ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata



CAMÉRA CACHÉE | Qui acceptera de reprendre nos chaînes à neige, si on ne s'en sert pas ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Celui qui ne tente rien n'a rien: alors que le droit de rétractation n'existe que pour les achats en ligne, peut-on en bénéficier (en négociant) pour des équipements hivernaux achetés en magasin et dont on n'aura peut-être pas l'utilité sur la route des sports d'hiver? Réponse en six temps...

L'Auto E.Leclerc



De bon conseil dans le choix du matériel adapté à un Tesla Model Y, ce vendeur botte en touche quand on évoque le sujet du jour: "Reprendre vos chaînes inutilisées? On le faisait par le passé, mais c'est fini. Financièrement, c'est trop lourd à gérer. Si vous voulez limiter la facture, prenez des chaussettes Polaire à 89 €, elles font le job."

Carrefour



Tentons le coup au rayon auto d'un hyper. Ça commence mal: "Je n'y connais rien en chaînes à neige... Et, pour une question de stockage, on n'en a pas en rayon: il faut commander en ligne et les récupérer en Clic&collect." Et on pourra les rendre si on ne s'en sert pas? "Hum, je ne pense pas!" Raté, on a le droit!

Feu Vert



"Avec les vacances, j'ai été dévalisée! Il me reste des chaînes Polaire à 389 €. Mais je ne pourrai pas les reprendre! A une époque, on remboursait en bons d'achat. Mais c'est fini." Nous voilà prévenus... Elle aurait juste dû préciser qu'en achetant sur Feuvert.fr, on profitait du délai de rétractation légal de 14 jours (voir conclusion)... Dommage!

Norauto



Ici, une tablette tactile permet de trouver son bonheur: des chaînes à 209 € ou des chaussettes à 170 €. Pas donné... et pas repris: "Comment voulez-vous qu'on fasse: les produits vendus, on les achète. Si on les reprend, c'est 'la clé sous la porte' assuré." Et commander sur le site Web de Norauto? Chuut...



Peine perdue... mais il y a un plan B

Carburant

Le gazole a pris 11 cts depuis le début de l'année!

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 5 février 2026.

Cours du baril de Brent: 58,13 € (- 0,67 €).

Gazole	+ 1,3 ct en une semaine + 0 cts en un an	SP95-E10	+ 0,1 ct en une semaine + 0 cts en un an
1,701 €		1,706 €	
SP95	+ 0,1 ct en une semaine + 0 cts en un an	SP98	Stable en une semaine + 0 cts en un an
1,734 €		1,813 €	
E85	- 0,1 ct en une semaine + 0 cts en un an	GPL	+ 0,4 ct en une semaine + 0 cts en un an
0,782 €		0,972 €	

La tendance à court terme: → Stable

Bon plan ou pas?

Chez Fiat, une Pandina neuve pour 9 990 €



La promesse: une Panda à moins de 10000 €, c'est possible (au moins) jusqu'au 28 février. A une condition.

La vérif: un tel tarif, on n'avait pas vu ça depuis la Dacia Sandero 1.0 SCe Essentiel en 2022! Pour relancer ses ventes (et l'usine de Naples), Fiat brade la Pandina Hybrid 1.0 65 ch via sa super prime Reprise €co de 5510 €, accordée contre la mise à la casse d'un véhicule de plus de 7 ans.

Résultat: 9990 € pour la version Pop avec clim' et radar de recul (mais sans radio, dispo sur la "Icône" à 10590 €), qui peut bénéficier d'une garantie étendue jusqu'à 8 ans. Top pour un usage urbain.



Sans aucune concurrence



Euromaster



Pro, notre hôte vérifie nos pneus et propose des chaînes König à 210 €. "Je peux les avoir sous 3 jours. En revanche, une reprise éventuelle est impossible: vu que je n'ai pas de stock, je dois les commander au fournisseur qui me les facture. Si vous les ramenez, je les aurai sur les bras et devrai les brader au plus offrant..."

Point S



"Il vous faut des chaînes König, que je n'ai pas en stock... Je dois donc passer par mon fournisseur." Quant à imaginer pouvoir se les faire rembourser... "Impensable! Je ne peux pas vous vendre un produit commandé pour vous et vous le reprendre ensuite. Si je faisais ça, je serais bon pour m'accrocher vos chaînes autour du cou."

On avait peu d'espoir et on n'a pas été déçus: une reprise, c'est niet! En revanche, les vendeurs auraient pu nous donner ce bon conseil: un achat en ligne étant possible chez cinq d'entre eux, en faisant ainsi, on bénéficie d'un délai légal de 14 jours pour être remboursé sans condition!

Le chiffre

0,47 €

C'est la somme, en hausse de 5 cts, qui sera versée, dès le 1^{er} avril, pour chaque contrôle technique réalisé, à l'organisme technique central (OTC), qui centralise les résultats du CT. Un prélèvement forfaitaire, destiné à financer l'activité de l'organisation, qui ne devrait pas avoir d'influence sur le prix de la visite.



RICHARD VILLALON / BELPRESS / MAXPPP

AAA-Data
Trusted data, useful innovation

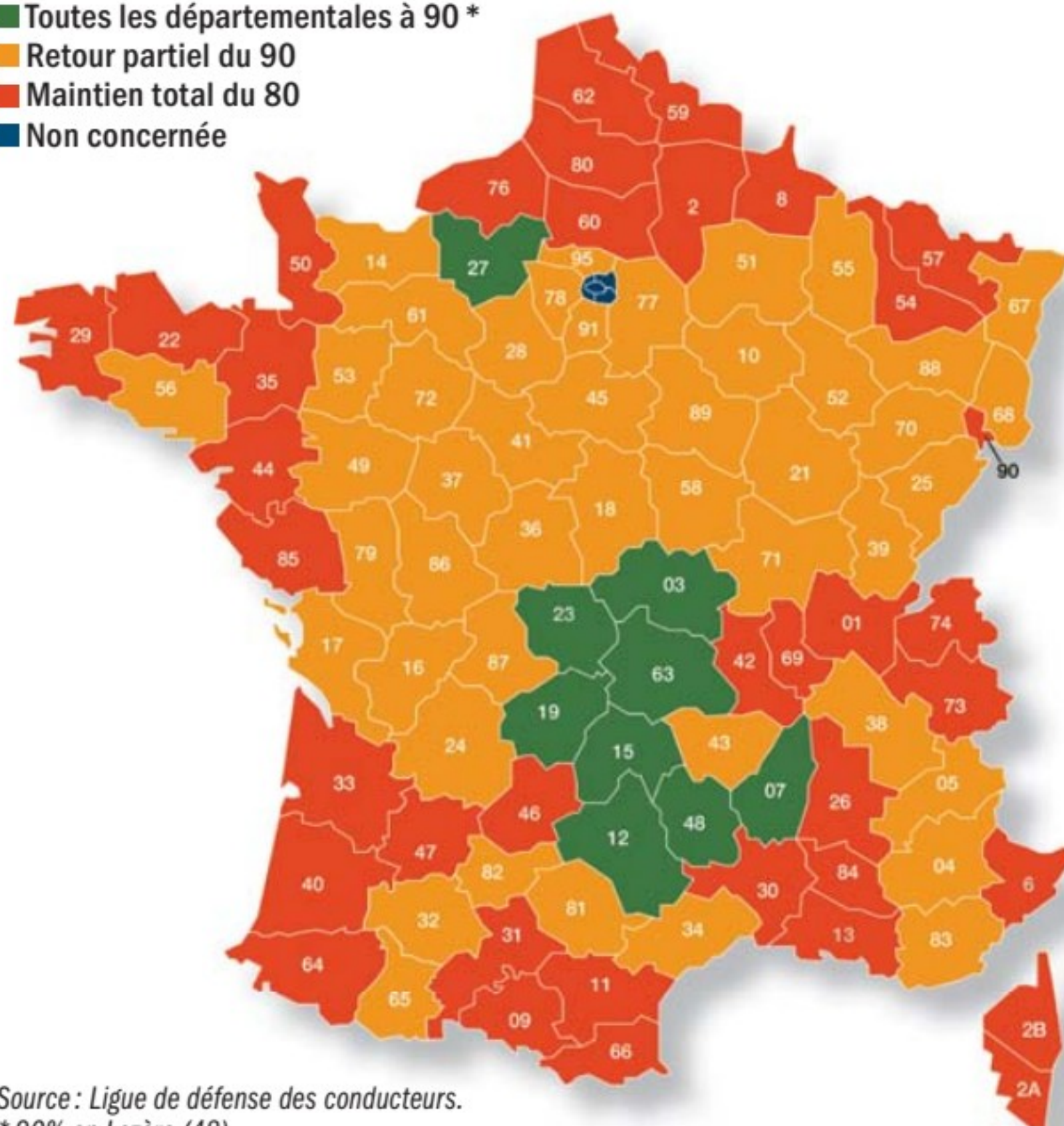
Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto puisées dans les données de AAA-Data, "l'expert de la data".

Flash info

Retour au 90 km/h: l'Eure et le Gers accélèrent encore

Un peu plus de sept ans après l'instauration du 80 km/h (c'était le 1^{er} juillet 2018), la mesure portée par Edouard Philippe, alors Premier ministre, n'est plus ce qu'elle était... Dès 2020, les départements ont en effet été autorisés à déroger au 80 km/h sur le réseau dont ils ont la charge. Et depuis, nombre d'entre eux ont profité de cette opportunité! Les derniers en date? L'Eure, qui a repassé le 9 février près de 4 200 km de routes à 90 km/h et le Gers qui en fera de même le 16 février sur 220 km supplémentaires, 350 km étant déjà concernés depuis 2022. Résultat des courses: 55 départements ont désormais remis en question le 80 km/h! Quelques-uns sur la totalité de leur réseau (l'Allier, l'Ardèche, l'Aveyron, le Cantal, la Corrèze, la Creuse, le Gers et le Puy-de-Dôme); la Lozère sur près de 90%; tous les autres (en orange sur notre carte) beaucoup plus partiellement (de l'ordre de quelques kilomètres, à un tiers de leurs départementales). Reste donc 41 départements métropolitains qui n'ont pas dérogé au 80 km/h. Un état des lieux qui ne devrait, a priori, plus évoluer, aucun autre projet de retour à 90 km/h n'étant annoncé ailleurs pour 2026.

- Toutes les départementales à 90 *
- Retour partiel du 90
- Maintien total du 80
- Non concernée



Source: Ligue de défense des conducteurs.
* 90% en Lozère (48).

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

Cabines: la journée de la semaine



Bouches-du-Rhône (13)

A7, PR 275+800, Marseille (Marseille vers Lyon), 70 km/h. Le radar chantier est installé dans la zone de travaux au niveau des Aygalades.
43°21'37.0"N 5°21'43.3"E



Gard (30)

RD6110, PR 10+440, Combas (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve 2 km après le rond-point de La Nouvelle direction Sommières.
43°51'14.8"N 4°05'47.8"E



Manche (50)

RD977, PR 27+434, Grandparigny (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar tourelle contrôle votre vitesse au niveau du lieu-dit Le Pointon.
48°36'02.6"N 1°03'40.3"W



Nord (59)

RD917, PR 28+120, Pont-à-Marcq (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain a pris place sur la rue nationale entre Pont-à-Marcq et Mérignies.
50°30'59.7"N 3°07'03.8"E





Pale rider

La course aux énergies alternatives s'accélère encore en Chine : l'an dernier, près de 40 % de la consommation d'électricité du pays a été assurée par du renouvelable, notamment grâce à l'éolien. A ce titre, la Chine concentre 46 % des capacités éoliennes mondiales et 72 % des nouvelles installations de turbines réalisées en 2025, en mer et sur terre... Notamment dans la région autonome du Ningxia. Là, sur les hauts plateaux désertiques, à environ 2000 m d'altitude, des poids lourds acheminent des pales longue de 90 m. Et s'ils sont aidés dans leur labeur par des bulldozers, c'est parce que le chargement est lourd, une pale pouvant peser jusqu'à 30 tonnes !

► **Photo :** YHY / CFoto via AFP



Spécial citadines

Dix reines des vi



Dans un marché des voitures neuves pourtant dominé par les SUV, toujours plus nombreux, les citadines restent un pilier du marché européen. Mieux, les modèles les plus petits, délaissés par les constructeurs ces dernières années, signent un retour en force. Tour d'horizon des nouveautés à venir sur ce segment.

► **Texte :** Agnès Lasbarrères et Julien Sarboraria

Certes, la tendance est durablement aux SUV : omniprésents sur le marché, ils le sont aussi dans les gammes de chaque constructeur. Cela dit, les modèles qui trônent au sommet du classement des ventes restent des citadines. Ainsi, en France, en 2025, ce sont une nouvelle fois les Renault Clio, Peugeot 208 et Dacia Sandero qui ont trusté le podium, tandis qu'en Europe, les

Sandero et Clio ont figuré sur les deux premières marches, preuve que cette catégorie demeure essentielle. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est le retour dans le paysage automobile des minicitadines. On les croyait disparues à jamais, faute de rentabilité : les coûts de fabrication, renchérissés par les dispositifs de dépollution et les équipements de sécurité obligatoires, avaient eu leur peau. Mais avec l'électrique,

la donne change. Les constructeurs cherchent désormais à proposer des modèles accessibles et (re)développent des entrées de gamme comme la Renault Twingo, la Smart#2, la VW ID. Up!, la Dacia Evader et bien d'autres à venir. Leur vocation principalement urbaine leur permettant d'être moins puissantes et de proposer des autonomies plus modestes, synonymes de batteries moins coûteuses. ■

Dacia Sandero \ Courant 2027

A partir de 16 000 €*



RENÉ DEMARETS

Sortie fin 2020, la Sandero vient d'être restylée, tout en bénéficiant d'évolutions techniques, notamment sur ses motorisations. Mais au cours de l'année prochaine (2027), une quatrième génération de la citadine verra le jour et soulignera une nouvelle montée en gamme de Dacia. Elle changera de look et s'allongera de quelques centimètres

(à 4,15 m environ). Ses moteurs actuels seront reconduits (sauf le 1.0 SCe 65), dont le 1.8 hybrid de 155 ch (qui arrive bientôt sur la Stepway). Surtout, Dacia envisage une variante 100 % électrique en 2028. Basée sur la Renault 5 E-Tech, elle devrait adopter son bloc de 95 ch et la nouvelle batterie LFP (qui équipera prochainement la R5).

* Estimation Auto Plus.

Dacia "Evader



elles en approche

Fin 2026

A partir de 17 990 €*



Illustrations **Auto Plus**



Dacia va enrichir sa gamme d'une toute nouvelle petite électrique, qui devrait être dévoilée en octobre prochain au Mondial de l'Auto et commercialisée début 2027. Celle que l'on surnomme pour le moment Evader (appellation non confirmée) sera la jumelle technique de la Twingo E-Tech. Elle reposera sur la même plate-forme (AmpR Small), disposera d'une offre moteur/batterie identique, avec un bloc de 82 ch et une "pile" LFP de 27,5 kWh (autonomie de 260 km environ). Son gabarit devrait être similaire (3,79 m), mais son design totalement différent. L'Evader misera sur une silhouette cubique, agrémentée d'un petit look de baroudeur, tout en adoptant les derniers codes esthétiques de la marque. Elle est annoncée officiellement avec un ticket d'entrée inférieur à 18 000 € (hors aides), mais les équipements de cette quatre places seront plus basiques que ceux de la Twingo (à partir de 19 490 €, hors aides). Il y a peu de chances, par exemple, qu'elle soit dotée de sièges arrière indépendants et coulissants. Pas sûr non plus qu'elle puisse disposer de l'option qui autorise la recharge rapide en DC (courant continu) à 50 kW. En revanche, elle s'équipera de compteurs numériques (7"/18 cm) et d'un écran multimédia de 10"/25,4 cm (selon finition). Fabriquée en Slovaquie (aux côtés de la Twingo), elle pourra bénéficier de la prime "coup de pouce", ce qui devrait lui permettre de s'afficher à un tarif final très compétitif. Un atout dont ne peut profiter l'actuelle Spring, fabriquée en Chine. Cette dernière, restylée en 2024, mise à jour techniquement fin 2025 et équipée désormais de blocs de 70 et 100 ch (à partir de 16 900 €), devrait continuer sa carrière en parallèle, au moins jusqu'en 2028.

ILLUSTRATIONS: RENÉ DEMARETS

Renault Twingo E-Tech \\ Printemps 2026

Fidèle à l'esprit du modèle original des années 1990, la nouvelle Twingo s'en distingue toutefois par son gabarit nettement supérieur (3,79 m de long, soit 36 cm de plus), sa carrosserie à cinq portes et sa motorisation exclusivement électrique. Malgré sa petite batterie de 27,5 kWh utiles, la marque revendique une autonomie suffisante pour un usage essentiellement urbain (jusqu'à 260 km). A bord, on retrouve les nombreux aspects pratiques qui ont fait

le succès de son aînée : sièges arrière coulissants, plancher plat, multiples rangements. Enfin, bonne surprise côté tarifs : la Twingo se montre compétitive pour un modèle électrique, avec un ticket d'entrée fixé à 21 090 €, voire à 19 490 € lorsque la version de base "Evolution" sera disponible, au printemps prochain. De quoi ramener le prix sous la barre des 16 000 € une fois la prime "coup de pouce" minimale (3 620 €) déduite.



RENAULT

Hyundai i20

\\ Début 2027

Si Kia a tiré un trait sur sa citadine Rio, Hyundai (qui fait partie du même groupe) n'entend pas abandonner l'i20 et lui prépare même une remplaçante. Cette nouvelle génération sera légèrement plus grande (l'actuelle mesure 4,07 m de long) et évoluera franchement sur le plan du design. En revanche, elle restera fidèle au thermique. Elle inaugurera même une nouvelle motorisation avec technologie full hybrid, comparable à celles des Renault Clio et Toyota Yaris. Ce bloc sera ensuite disponible sous le capot des futurs SUV Bayon et Kona. La nouvelle i20 sera dévoilée à l'automne, à l'occasion du Mondial de l'auto, à Paris, pour une commercialisation en France attendue au premier semestre 2027.



A partir de 21 000 € *

SHPROSHOTS

A partir de 19 490 €

DS N°3 \\ Fin 2027

A partir de 30 000 € *



Illustration **Auto Plus**

La transformation de la DS 3 en SUV urbain n'aura pas porté ses fruits. La prochaine génération, rebaptisée N°3, opérera donc un virage à 180 degrés en retrouvant une silhouette de petite citadine chic, tout en conservant quelques attributs hérités des crossovers. Plus compacte

(moins de 4,10 m de long) et plus féminine, la N°3 inaugurera le nouveau style de la marque, avec plusieurs clins d'œil à la première DS. Elle reposera sur la même base technique que la future Peugeot 208 et ne devrait être proposée qu'en version électrique.

RENÉ DEMARETS

Cupra Raval \\ Été 2026

A partir de 25 995 €



Troisième modèle électrique de Cupra (après la Born et le Tavascan), la citadine Raval (4,05 m) sera dévoilée en mars. Elle partage sa plate-forme (MEB+) avec les futures Volkswagen ID. Polo (voir p. 20), ID. Cross et Skoda Epiq. Elle sera proposée, au lancement, en trois versions haut

de gamme, avec une batterie NMC de 52 kWh (autonomie jusqu'à 450 km) : V Endurance et Launch Edition (série limitée), de 210 ch, et VZ Extreme, de 226 ch. La finition d'entrée de gamme, moins puissante (116 ou 135 ch, avec batterie LFP de 37 kWh), baptisée One, suivra en juillet.

CUPRA

Peugeot 208

\\ Début 2027

Peugeot et Renault renouvellent traditionnellement leurs citadines à quelques mois d'intervalle. Mais alors que la nouvelle Clio arrive dans les showrooms, la marque au lion accuse cette fois un certain retard. La future 208 ne sera en effet présentée qu'à l'automne, au Mondial de l'auto, pour une arrivée sur le marché programmée l'année suivante. Si elle se fait désirer, cette nouvelle génération entend marquer les esprits en opérant une nette rupture, tant sur le plan stylistique que technologique. Sur certaines versions, elle adoptera notamment un volant rectangulaire inédit, sans liaison mécanique avec les roues. Exclusivement électrique, cette 208 cohabitera dans la gamme avec le modèle actuel, qui restera proposé en hybride.



Illustration **Auto Plus**

A partir de 25 000 € *

RENÉ DEMARETS

Volkswagen ID. Polo

\\ Automne 2026

Présentée en 2023 sous la forme d'un concept-car baptisé ID. 2all ("to all", c'est-à-dire "pour tous", en français), c'est bien sous l'appellation ID. Polo que la version de série de cette citadine électrique sera définitivement dévoilée fin avril. Et ce, après avoir laissé la primeur à sa jumelle espagnole, la Cupra Raval (voir p. 19). Pourtant, elle est fin prête, à tel point que nous avons déjà pu l'essayer, mais camouflée (voir Auto Plus n° 1949). D'une longueur de 4,05 m, elle promet un volume de coffre généreux, jusqu'à 435 dm³. Elle repose sur la plate-forme MEB+ (traction), sera fabriquée à Martorell, en Espagne, et proposée avec des blocs de 116 et 135 ch (batterie LFP de 37 kWh), ainsi que de 211 et 226 ch (ID. Polo GTI), avec une batterie NMC de 52 kWh.



A partir de 25 000 € *

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID. Up! \\ Courant 2027

A partir de 20 000 € *



Concept-car

Le concept Every1, dévoilé en mars 2025, préfigure l'entrée de gamme électrique chez VW. D'une longueur de 3,88 m, cette minicitadine, qui pourrait adopter le nom de ID. Up!, aurait dû être une cousine technique de la Renault Twingo, mais le projet ayant capoté, elle sera développée en interne. Comme la française, elle disposera de cinq portes et de quatre places, et devrait s'équiper d'un bloc de 95 ch et d'une batterie LFP (autonomie jusqu'à 250 km).

VOLKSWAGEN

Smart #2 \\ Printemps 2027

A partir de 20 000 € *



SMART

Smart bataillait depuis quelque temps avec le groupe chinois Geely – propriétaire de la marque à 50 % aux côtés de Mercedes – pour faire renaître la Fortwo. Avec succès, puisqu'un nouveau modèle (électrique) est en préparation. Il conservera un gabarit de poche (environ 2,70 m) et une configuration à deux places (sous la forme d'une banquette). Cette nouvelle Smart pourrait être présentée au Mondial de l'auto, à Paris, vingt-huit ans après la révélation du tout premier modèle.

Et aussi

Citroën C1

➤ Quatre ans après avoir disparu des catalogues, la petite C1 pourrait faire son retour prochainement. Selon le patron de la marque, la faisabilité du projet dépendra principalement de l'évolution de la réglementation européenne encadrant les petites citadines.

Fiat Panda

➤ La Pandina (à ne pas confondre avec la Grande Panda, voir p. 12) aura bien une remplaçante en 2027. Olivier François, patron de Fiat, l'a récemment confirmé, précisant qu'elle sera plus compacte, plus simple de conception et surtout bien moins chère que l'actuelle, dont les tarifs débutent à 15 500 € (avant remises). Elle disposera d'une offre multiénergie, et sa production pourrait rester localisée en Europe, cette minicitadine étant aujourd'hui fabriquée en Italie.

Ford Fiesta

➤ Ford a conclu un accord avec Renault pour développer deux petits modèles électriques, dont une citadine. Attendue début 2028, cette dernière sera une proche cousine de la Renault 5 E-Tech. Elle devrait reprendre le nom Fiesta, abandonné depuis 2023. Le design sera assuré par Ford, tandis que la production sera confiée à Renault, dans la même usine française que la R5, à Douai (59).

Kia EV1

➤ Kia pourrait encore élargir sa gamme électrique par le bas à l'horizon 2027-2028. L'EV1, qui prendrait la forme d'une petite citadine, assurerait alors, si le projet est validé, la relève de l'actuelle Picanto.

Nissan "Pixo"

➤ A l'instar de Dacia, Nissan va lancer une citadine électrique dérivée de la nouvelle Renault Twingo. Dévoilée fin 2026, elle arrivera sur le marché début 2027. Son nom, qui sera annoncé cet été, ne devrait finalement pas être "Wave". Pour mémoire, la dernière citadine vendue par Nissan en Europe s'appelait Pixo.

* Estimation Auto Plus.



*NE LAISSE AUCUN
CHEMIN INCONNU.
LA JOIE À L'ÉTAT PUR.*



Disponible chez

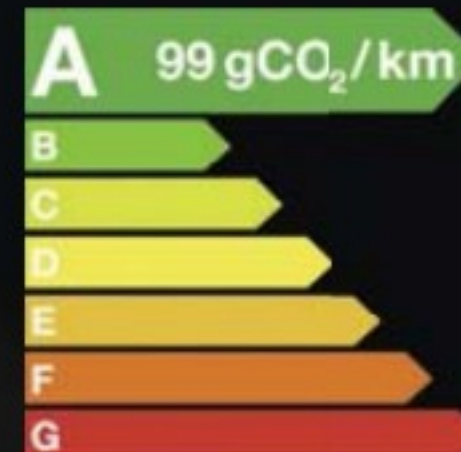


GRAND **Auto Plus** JEU concours

JUSQU'AU 31 MARS

Abonnez-vous : 6 mois OFFERTS + remportez une Suzuki Swift !

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



Visuels non contractuels

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

*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 détentrice 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 dpd@reworldmedia.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718881

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⁾.

☐ Formule **MENSUELLE** **5€ seulement** le 1^{er} mois

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 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) : bit.ly/ap_1954 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](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

Le:

Date et signature
obligatoires

*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 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 serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2026. 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, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com

POUR PARTICIPER:

flashez le Qr code
ou rendez vous sur
bit.ly/ap_1954



KIOSQUE
mag.com 





Notre labo a mesuré...

60 m pour s'arrêter, à 130 km/h

pour l'Audi Q3 Sportback 1.5 e-hybrid (272 ch)



FLORIAN GROUT

Dans ce numéro, le Q3 Sportback passe sur le gril de notre labo en version hybride rechargeable (voir Essai panoramique, p. 24). Le nouveau SUV "coupé" d'Audi se distingue tout particulièrement par son freinage : il ne réclame, en effet, que 60 m pour stopper depuis 130 km/h, soit la meilleure valeur dans la catégorie des compacts, toutes motorisations confondues ! Il devance l'étonnant Lynk & Co 02, deuxième avec 61 m, et un cortège de cinq modèles trônant sur la troisième marche du podium avec 62 m, parmi lesquels figure le Citroën ë-C5 Aircross 73 kWh, numéro un tricolore. "Low cost" mais pas "low safety", le Dacia Bigster 1.2 mild hybrid 140 ch est juste derrière, avec 63 m (9^e ex æquo). Quant aux cousins de l'Audi Q3, ils freinent moins fort que ce dernier : le plus efficace des VW Tiguan réclame 63 m pour s'arrêter, tandis que le Cupra Terramar e-Hybrid requiert 65 m, soit cinq mètres de plus que le Q3 Sportback analogue (l'équivalent de la longueur d'une grande berline).

Vincent Desmonts

TOP 20

Distance de freinage depuis 130 km/h (en mètres) ⁽¹⁾

1 ^{er}	Audi Q3 Sportback 1.5 e-hybrid (272 ch)	60
2 ^e	Lynk & Co 02 (272 ch)	61
3 ^e	BMW iX2 eDrive20 (204 ch)	62
3 ^e ex æ	Citroën ë-C5 Aircross 73 kWh (210 ch)	62
3 ^e ex æ	Cupra Formentor 1.5 e-Hybrid (204 ch)	62
3 ^e ex æ	Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)	62
3 ^e ex æ	Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride (239 ch)	62
3 ^e ex æ	Smart #3 Brabus (428 ch)	62
9 ^e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	63
9 ^e ex æ	Dacia Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch)	63
9 ^e ex æ	Kia Niro 1.6 Hybride (129 ch)	63
9 ^e ex æ	Opel Grandland 1.2 Turbo Hybride (145 ch)	63
9 ^e ex æ	Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	63
9 ^e ex æ	Skoda Elroq 85 (286 ch)	63
9 ^e ex æ	Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 ch)	63
9 ^e ex æ	Volvo XC40 B3 (163 ch)	63
17 ^e	Mercedes GLA 200 (163 ch)	64
17 ^e ex æ	Volvo EC40 Single (238 ch)	64
19 ^e	Cupra Terramar 1.5 e-Hybrid (204 ch)	65
19 ^e ex æ	MG S5 (231 ch)	65

1. Nous avons retenu ici la meilleure version de chaque modèle.

Tous les modèles testés cette semaine

Les 200 voitures les moins chères à l'usage

Citadines	P. 30
Compactes	P. 31
Familiales	P. 32
SUV citadins	P. 33
SUV compacts	P. 34
SUV familiaux	P. 35
Audi Q3 Sportback 1.5 e-Hybrid 272 ch	P. 24
Peugeot 308 SW 1.2 Hybrid 145 ch	P. 36
Renault Captur 1.8 full hybrid E-Tech 160 ch	P. 40
Seat Arona 1.0 TSI 115 ch	P. 38
Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI 265 ch	P. 39



NICOLAS SOLER



ALEXANDRE PAUMARD

+ Un essai rétro de la Citroën DS break P. 42

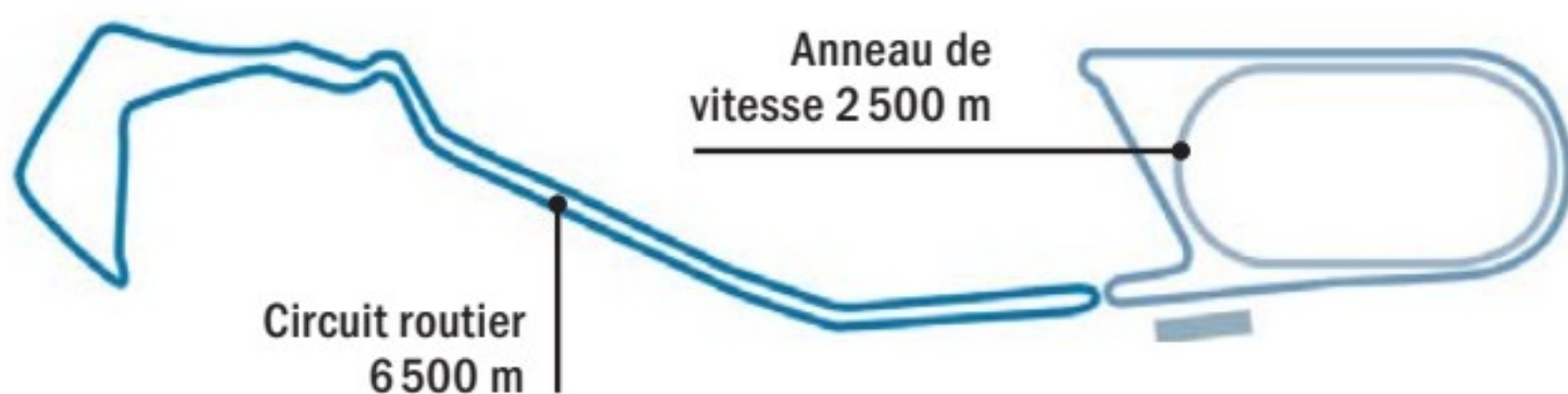
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

Notre technicien



Frédéric Haas
notre technicien

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.



Hybride rechargeable

Audi Q3 Sportback

1.5 e-hybrid S line - 272 ch

63 050 € / 65 065 € *

Premier test du nouvel Audi Q3 Sportback

Le futur chouchou de la gamme



Plus ambitieux, mais aussi plus important que jamais pour Audi, le Q3 débarque en version SUV coupé Sportback. L'occasion aussi de prendre le volant de la motorisation hybride rechargeable de 272 ch, partagée par les deux versions, et de la mesurer.

► **Texte:** Clément Raoul-Réa – **Photos:** Florian Grout

Le Q3 est une pierre angulaire de la gamme Audi. D'autant plus qu'avec la disparition annoncée du Q2, son petit frère, il assurera l'entrée de gamme des SUV de la marque aux anneaux. La version Sportback, que nous

essayons pour la première fois aujourd'hui, n'a rien d'anecdotique: plus d'un Q3 sur deux de la génération précédente était vendu dans la carrosserie "coupé". Cette ligne tendance est facturée 2500 € de plus. Pas rien, mais, au regard du

tarif de certaines options (nous y reviendrons), pas énorme non plus. D'autant que le Sportback reçoit la direction à démultiplication variable, en option (pack à 1300 €) sur le Q3 classique.

Pas de miracle face au poids

Cet équipement n'est d'ailleurs pas de trop pour réduire, au volant, l'inertie d'un poids conséquent. Le Q3 Sportback est, en effet, très lourd dans cette version hybride rechargeable: plus de 1,9 tonne sur notre balance. S'il échappe à tout malus CO₂, il pâtit ainsi d'un malus au poids relativement important. La direction à démultiplication

variable – plus incisive en courbe, mais plus douce sur autoroute – fait illusion, jusqu'à un certain point. Même en mode Sport, qui raidit l'amortissement piloté optionnel (pack à 3250 €), le Q3 manque d'agilité. Et s'il est plutôt souple et prévenant en mode confort, ses suspensions percutent parfois un peu trop sur les imperfections de la route, surtout avec les grandes jantes de 20" (option) de notre version.

En revanche, le silence de fonctionnement du Q3 PHEV est exemplaire. Les bruits d'air comme de roulement pénètrent très peu dans l'habitacle. Et l'ensemble hybride rechargeable est très discret, même batterie vide. Un processus qui prend environ 80 km en moyenne, un bon score pour la catégorie. D'autant que le Q3 peut recharger sur borne rapide, à 50 kW maxi, ce qui est rare

Le budget

Le vrai prix d'achat: tout juste lancé, ce Q3 Sportback ne donne pas encore lieu à des remises. Il écope ici d'un malus au poids de 2015 €.

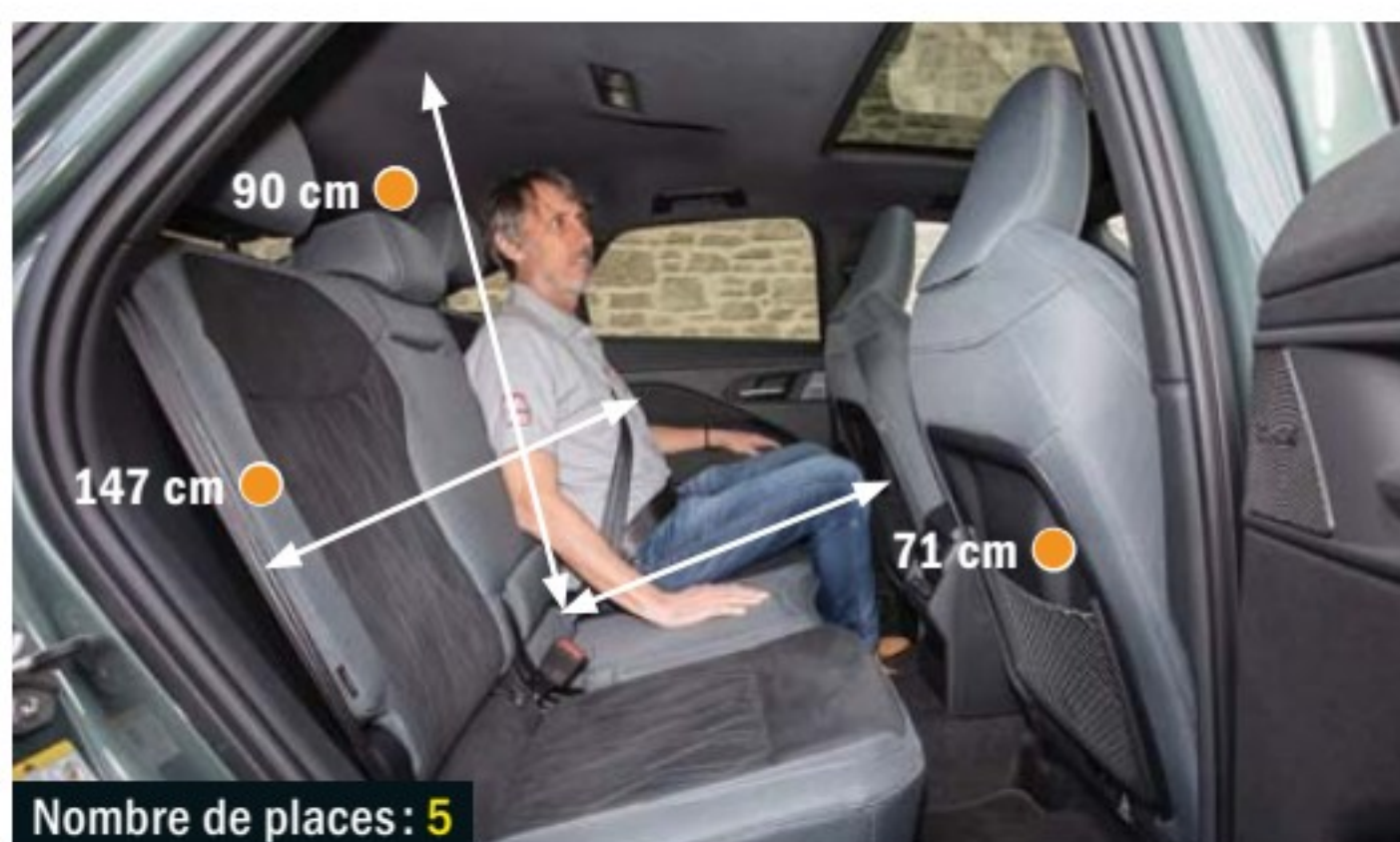
Le niveau d'équipement: notre modèle d'essai était particulièrement bien équipé... en options. Même en finition S line, la clim bizona, la conduite semi-autonome, les phares matriciels ou les airbags latéraux arrière demeurent en supplément. Et les tarifs pratiqués ne sont pas particulièrement amicaux.

L'entretien: la visite est recommandée tous les 2 ans ou 30 000 km.

* Vrai prix d'achat intégrant le malus écolo.



Lourd de plus de 1,9 tonne, typé confort, le Q3 n'est pas une ballerine. La direction à démultiplication variable – de série sur cette version Sportback – donne, en revanche, une impression de dynamisme, suffisante au quotidien.



Nombre de places: 5



Volume: 385 dm³

Malgré des cotes tout juste correctes, et la perte de 4 cm de hauteur sous plafond par rapport à la version non Sportback, ce Q3 reste confortable à l'arrière. Les batteries n'empiètent pas sur les places assises, mais sur le coffre, un peu trop juste.

me ?

pour un hybride rechargeable. De quoi faire l'appoint d'électricité rapidement, et tant mieux: le 1.5 essence est un peu gourmand en mode hybride, batterie vide: 8,1 l/100 km en moyenne. Avec 272 ch maxi, les performances sont en revanche franchement toniques. Plus rien à voir avec la version 2.0 TDI de 150 ch, que nous trouvions trop mollassonne. On regrette cependant le ressenti peu naturel et inconstant de la pédale de frein, comme avec beaucoup d'hybrides rechargeables. La faute aux variations de récupération d'énergie lors du freinage. Par ailleurs, l'intensité de celle-ci ne se règle que via l'écran central, et non via les palettes. Domage !

Un intérieur riche... en options !

L'habitacle du Q3 est plutôt cossu, surtout dans cette finition



De série, la version PHEV accepte la charge rapide DC jusqu'à 50 kW. Utile pour faire le "plein" d'électricité assez rapidement (moins d'une demi-heure) sur une borne de charge publique.



La généreuse batterie (19,7 kWh) occupe la partie inférieure du coffre. Les câbles de charges y trouvent également leur place.

S line. Mais, là aussi, trop d'éléments sont en option (comme les airbags AR). L'ambiance est moderne et les matériaux sont, dans l'ensemble, bien choisis, sauf autour de la console centrale (voir "C'est raté" pages suivantes).

A l'arrière, on doit légèrement s'incliner pour monter à bord, et les plus grands regretteront les 4 cm de hauteur sous plafond, sacrifiés sur l'autel du style, par rapport au Q3 classique. Bonne nouvelle, en revanche: les bat-

teries de l'hybride rechargeable ne rehaussent pas le plancher, comme c'est parfois le cas chez certains rivaux. Rivaux d'ailleurs assez rares, si l'on cherche un SUV compact coupé hybride rechargeable: >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + ESP + AFU || AFIL active || Airbags (7) || Lecture des panneaux || Phares à leds avec gestion codes auto. + essuie-glaces auto. || Régul. de vitesse adaptatif + limiteur, etc.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul à 360° || Câble de recharge mode 3 || Clim auto. || Ecran central 12,8"/32,5 cm avec Mirror Screen et GPS || Jantes alu 19", etc.

EN OPTION Sécurité: airbags latéraux arrière (400 €).

Agrément: affichage tête haute + système audio hi-fi (1950 €) || Clim auto. trizone + sièges AV chauffants (1150 €) || Conduite semi-autonome + suspensions adaptatives + sièges AV électriques (3250 €) || Jantes alu 20" (1600 €) || Phares adaptatifs matriciels (2500 €) || Toit panoramique ouvrant (1500 €), etc.



BIEN VU

Le bloc d'instrumentation forme un fin bandeau parfaitement lisible, et son interface est claire et moderne.



►►► le BMW X2 n'est pas disponible dans une motorisation comparable, et les Mercedes GLA ou Alfa Romeo Tonale n'existent pas en version SUV coupé. Le Renault Rafale propose, lui, une ligne similaire et un ensemble hybride de 300 ch. En revanche, il est plus grand... et beaucoup moins cher ! Hors options, le Q3 hybride rechargeable toise déjà la plupart des autres SUV premium en PHEV. Et les équipements que l'on pourrait attendre à ce niveau sont, pour beaucoup, facturés en sus : suspensions pilotées, conduite semi-autonome, sièges électriques... Notre modèle du jour dépasse ainsi les 85 000 €, malus (au poids) compris ! Chère, la future entrée de gamme SUV chez Audi...



Poste de conduite

La position se règle sur une grande amplitude, et facilement. On est bien installé, et le bloc compteur est parfaitement lisible (voir "Bien vu"). Les commodos, dont seule l'extrémité s'actionne, demandent un petit temps d'adaptation, mais restent pratiques. C'est moins le cas des boutons tactiles au volant.

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

Ecran tactile

Certaines fonctions sont parfois cachées dans des sous-menus (comme la gestion de la régénération au freinage). Mais le grand écran central (12,8"/32,5 cm) est globalement facile à appréhender, et fait preuve d'une belle fluidité.

Aides à la conduite

Domage qu'autant de fonctions soient incluses dans d'onéreux packs optionnels. C'est le cas de la conduite semi-autonome ou des phares matriciels. Pas choquant dans l'absolu, mais à ce tarif, on devrait pouvoir compter dessus. Néanmoins, l'action des différents systèmes est douce et efficace. La conduite semi-autonome se gère via un commodo séparé (en bas à gauche du volant) bien pratique. Pour les alertes, une pression sur un bouton vous amène au bon menu.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Pack à 3 250 €
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/2 500 €
Assistance au créneau	Pack à 1 200 €
Facilité de réglage des alertes	●

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



C'EST RATÉ

L'habillage de la console centrale en plastique noir laqué est facilement rayable, dans une zone très exposée. Voilà qui détonne...



Finition

En finition S line, ici en photo, la qualité est globalement au rendez-vous : de belles boiseries sont même de la partie, avec également quelques touches d'Alcantara. Dommage en revanche qu'Audi continue de faire appel à des surfaces noires brillantes, facilement rayables.

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

Chauffage/Climatisation

Tout passe par l'écran, mais les commandes sont toujours disponibles via des raccourcis. Pour gérer les fonctions plus avancées (sièges/volant chauffant, etc.), il faut entrer dans un menu.

Simplicité des commandes	●
Réglages gauche/droite	Pack à 1 150 €
Aérateurs arrière	Série
Discrétion de la soufflerie	◆

Système audio

Équipé du système audio hi-fi Sonos optionnel, notre exemplaire profitait d'une belle clarté de son, bien aidée par le silence général qui règne à bord du Q3.

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	◆
Système hi-fi	Pack à 1 950 €

Rangements

Boîte à gants et vide-poches sont de bonne taille. Le rangement sous l'accoudoir est profond. De série, le chargeur à induction intègre un système de refroidissement du téléphone. A l'arrière, des rangements sont logés entre les sièges et la portière.



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

NOS MESURES



Vitesse maxi	207 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	28s ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s1 ●
Consommation moyenne ⁽¹⁾	8,1 l/100 km ■
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	7,7 / 8 / 8,5 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	77 km ◆
Route/Autoroute/Ville	80/70/80 km
Poids	1 922 kg ●
Diamètre de braquage	11,8 m ●
Freinage 130 à 0 km/h	60 m ▲

1. Mesures batterie vide.

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	272 ch
Couple maxi combiné	400 Nm
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 498 cm ³
Hybridation rechargeable	1 électromoteur
Puissance maxi (essence/électrique)	177/115 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250/330 Nm
Batterie lithium-ion	19,7 kWh (utiles)
Puissance de charge maxi	50 kW ▲
Puissance fiscale/CO ₂	9 CV / 39 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 € / + 2015 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	255/40 R20
Réservoir	45 litres
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,86 x 1,60
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ●

À LA LOUPE

Accès à bord	●	Facilité à manœuvrer	●
Autonomie	●	Facilité de contrôle des niveaux	◆
Bruits aérodynamiques	▲	Protection carrosserie	■
Bruit/vibrations du moteur	▲	Rangement câble de charge (sous plancher)	●
Agrément boîte automatique	▲	Roue de secours (kit de réparation)	■
Confort des sièges avant	◆	Sensation pédale de frein	■
Confort des suspensions	◆	Souplesse à basse vitesse	▲
Direction	◆		

Notre évaluation

L'Audi Q3 Sportback 1.5 e-Hybrid S line (65 065 € *, 272 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides rechargeables d'environ 300 ch, parmi lesquels : Alfa Romeo Tonale 1.3 Q4 Veloce (58 500 € *, 270 ch), BMW X1 1.5 xDrive30e M Sport (62 400 € *, 326 ch), Mercedes GLA 1.3 250 e AMG Line (48 100 € *, 218 ch), Renault Rafale 1.2 hyper hybride Atelier Alpine (58 610 € *, 300 ch).

Comportement routier	●
Équipements de sécurité	●
Agrément/performance	◆
Confort/insonorisation	◆
Équipements de confort/garantie	●
Habitabilité/coffre	●
Aspects pratiques	◆
Présentation/ finition	◆
Consommation/autonomie électrique	●
Prix	■

Notre verdict : correct ●

Ce Q3 Sportback hybride rechargeable se distingue par son silence, ses performances et son habitacle cossu. Mais il présente deux défauts majeurs : son poids, qui limite le plaisir de conduite, et son tarif, qui, options comprises, atteint des sommets.

Hybrides, essence, diesels, GPL, électriques, prix des carburants

Les 200 voitures les n



moins chères à l'usage



Entre essence, diesel, GPL, E85, hybrides (rechargeables ou non) et 100 % électriques, celui qui cherche sa future voiture a de quoi se sentir perdu ! Pour y voir plus clair, nous avons pris notre calculatrice afin de vous révéler quels sont les modèles qui épargneront le plus votre budget.

► **Texte :** Vincent Desmonts

Malgré une instabilité géopolitique persistante, les prix des carburants sont restés sages au cours des douze derniers mois, avec une baisse allant jusqu'à 4,7 % pour le SP95-E10, et 2,3 % pour le gazole, ces deux carburants se retrouvant aujourd'hui quasiment au même tarif (voir p. 12). Bonne nouvelle aussi pour les utilisateurs de GPL et de superéthanol E85, dont les tarifs ont diminué respectivement de 4,4 et 3,6 %. Côté électricité aussi, la tendance est à l'accalmie : le prix du kilowattheure en heures creuses (celles que l'on a tendance à privilégier lorsqu'il s'agit de recharger son véhicule) pour les abonnés au tarif réglementé d'EDF a baissé de 3,42 %. Attention cependant : entre 2024 et 2025, le tarif moyen du kilowattheure a explosé sur les bornes ultra-rapides de 150 kW et plus, passant de 0,42 € à 0,61 € ! Au point qu'un long trajet peut coûter plus cher qu'avec certaines voitures thermiques. Choisir judicieusement sa prochaine auto apparaît donc plus important que jamais. Or l'offre

pléthorique en matière d'énergie a de quoi faire perdre la tête ! Dans le temps, on se contentait d'hésiter entre essence et diesel. Désormais, on ne sait plus à quel saint se vouer entre thermiques, hybrides classiques (qui peuvent elles-mêmes fonctionner au GPL ou à l'E85), hybrides rechargeables et électriques. De plus en plus rares sur le marché, les modèles dépourvus d'électrification font souvent office d'entrée de gamme à petit prix. Ils sont supplantés par des modèles micro-hybrides (incapables de se mouvoir à la seule force de l'électricité) ou hybrides classiques, plus coûteux à l'achat mais plus économiques à l'usage. Quant aux hybrides rechargeables (ils permettent de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en mode électrique, tout en offrant la facilité d'une hybride classique sur les longs trajets), leurs tarifs élevés les mettent en concurrence avec des modèles 100 % électriques dont l'autonomie n'a cessé de progresser ces dernières années. Au final, le portefeuille sera notre juge de paix dans les pages qui suivent. ■

Notre méthode d'évaluation



NICOLAS SOLER



NICOLAS SOLER



Vraies consos, vrais coûts. Nous nous sommes appuyés sur les consommations moyennes relevées sur notre base de Montlhéry. Des mesures réalisées selon un protocole précis, représentant un parcours mixte (un tiers de route, un tiers de ville et un tiers d'autoroute). Pour les hybrides rechargeables, nous avons retenu la consommation de carburant une fois la batterie vide. Nous avons ensuite calculé le coût en énergie pour 1000 km et sélectionné les modèles thermiques et électriques les plus économiques. Pour ce calcul, nous avons pris en compte les derniers prix moyens à la pompe (voir p. 12) et ceux du kilowattheure à domicile (au tarif heures creuses d'EDF : 15,79 cts/kWh) et sur les bornes publiques à recharge rapide de 150 kW et plus avec abonnement, soit 61 cts/kWh, valeur moyenne établie par l'Avere-France⁽¹⁾ dans son dernier rapport portant sur le premier semestre 2025 et publié en novembre dernier.

1. Association nationale pour le développement de la mobilité électrique.

Les citadines

Avec une recharge à domicile aux heures creuses, les électriques sont imbattables en coût à l'usage. La nouvelle BYD Dolphin Surf prend la tête du classement dans sa version à petite batterie : 22 € tous les 1 000 km. Mais, comme pour les autres électriques, la facture quadruple si l'on recharge sur les bornes rapides : 85 € ! La plus cotée des Renault 5 E-Tech, la version de base Five, n'est pas loin derrière, avec 23 €... en revanche, elle ne peut pas être rechargée sur bornes rapides. Même la lanterne rouge du classement qu'est la Fiat Grande Panda vous coûtera moins

de 30 €/1 000 km, si elle est branchée à domicile. Du côté des thermiques, en attendant la nouvelle Dacia Sandero 1.2 Eco-G 120, c'est la "prétraitée" Renault Clio V 1.0 Eco-G 100 qui prend le titre de citadine la plus économique à l'usage : grâce à sa carburation au GPL (moins de 1 € du litre), elle ne revient qu'à 80 € pour parcourir 1 000 km. Ultime diesel de la catégorie, la Clio V 1.5 dCi fait presque aussi bien : 85 €, juste après la Suzuki Swift 1.2 Hybrid (84 €). Elle se permet même de défier la toute dernière Renault Clio VI 1.8 full hybrid E-Tech, qui revient à 86 € tous les 1 000 km.

Renault Clio V 1.0 Eco-G (100 ch)



NICOLAS SOLER

Encore au catalogue pour quelques semaines, la Clio V 1.0 Eco-G reste la citadine thermique la plus économique à l'usage, avec seulement 80 € de GPL pour effectuer 1 000 km. Un coût qui passe à 102 € lorsqu'elle carbure au sans-plomb.

Ce qui reste néanmoins un petit progrès par rapport à la génération précédente, 3 € plus coûteuse sur le même parcours. Premier

modèle de la catégorie dépourvu d'électrification, la Skoda Fabia 1.0 MPI implique pour sa part un budget de 98 € tous les 1 000 km.

		Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
BYD Dolphin Surf 27 kWh (88 ch)		19 990 €	Electrique	14 kWh/100 km	22 €⁽²⁾	85 €⁽³⁾
Mini Cooper E 37 kWh (184 ch)		30 650 €	Electrique	14,1 kWh/100 km	22 €⁽²⁾	86 €⁽³⁾
Renault 5 E-Tech 40 kWh (95 ch)		24 990 €	Electrique	14,8 kWh/100 km	23 €⁽²⁾	-
BYD Dolphin Surf 40 kWh (156 ch)		23 990 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	93 €⁽³⁾
Nissan Micra 52 kWh (150 ch)		33 500 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	93 €⁽³⁾
Hyundai Inster 49 kWh (115 ch)		28 600 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Renault 5 E-Tech 40 et 52 kWh (120 et 150 ch)		27 990 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Peugeot E-208 46 kWh (136 ch)		28 100 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Fiat 500e 21,3 kWh (118 ch)		32 400 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	99 €⁽³⁾
Opel Corsa Electrique 46 kWh (136 ch)		32 000 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	99 €⁽³⁾
Citroën ë-C3 42 kWh (113 ch)		23 300 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Fiat Grande Panda 42 kWh (113 ch)		24 900 €	Electrique	17,5 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	107 €⁽³⁾

Renault Clio V 1.0 Eco-G (100 ch) ⁽⁴⁾	18 000 €	GPL	8,3 l/100 km	80 €
Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)	19 190 €	Essence	4,9 l/100 km	84 €
Renault Clio V 1.5 dCi (100 ch) ⁽⁴⁾	19 900 €	Diesel	5 l/100 km	85 €
Renault Clio VI 1.8 full hybrid E-Tech (156 ch)	24 600 €	Essence (hybride)	5 l/100 km	86 €
Honda Jazz 1.5 e:HEV (122 ch)	28 160 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €
Mazda 2 1.5 Hybrid (116 ch)	25 350 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €
Renault Clio V 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch) ⁽⁴⁾	24 500 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €
Toyota Yaris 1.5 Hybride (116 ch)	24 600 €	Essence (hybride)	5,2 l/100 km	89 €
MG 3 1.5 Hybrid+ (195 ch)	19 990 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €
Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 (110 ch)	23 900 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €
Opel Corsa 1.2 Turbo Hybrid (110 ch)	23 700 €	Essence (hybride)	5,6 l/100 km	96 €
Skoda Fabia 1.0 MPI (80 ch)	21 170 €	Essence	5,7 l/100 km	98 €
Lancia Ypsilon 1.2 Hybrid (110 ch)	24 800 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €
Seat Ibiza 1.0 TSI (95 ch)	23 100 €	Essence	5,9 l/100 km	101 €
Volkswagen Polo 1.0 TSI (95 ch)	25 460 €	Essence	5,9 l/100 km	101 €
Citroën C3 1.2 Hybride (110 ch)	20 950 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €
Dacia Sandero 1.0 SCe (65 ch)	13 290 €	Essence	6 l/100 km	103 €
Fiat Grande Panda 1.2 Hybrid (110 ch)	19 400 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	29 390 €	Essence	6 l/100 km	108 €
Seat Ibiza 1.0 TSI DSG7 (115 ch)	25 605 €	Essence	6,6 l/100 km	113 €
Mini Cooper C et S (156 et 204 ch)	28 050 €	Essence	7,1 l/100 km	122 €

BYD Dolphin Surf 30 kWh (88 ch)



YANN LEFEBVRE

Très sobre, la BYD Dolphin Surf, à petite batterie, offre des coûts d'utilisation maîtrisés, avec seulement 22 € tous les 1 000 km, si on la recharge à domicile.

Suzuki Swift 1.2 Hybrid (83 ch)



NICOLAS SOLER

Avec sa micro-hybridation 12 V, ce n'est pas une "véritable hybride", mais la Swift 1.2 est plus sobre que bien des "vraies" : comptez 84 € de carburant tous les 1 000 km.

Les berlines compactes

Tir groupé de Stellantis aux trois premières places électriques, avec les très efficaces Citroën ë-C4 54 kWh, Peugeot E-308 et Opel Astra : elles coûtent 24 à 25 €/1000 km quand elles sont rechargées à domicile (91 à 96 € sur bornes rapides). Belle "perf" de la Cupra Born VZ, quatrième malgré ses 326 ch. Enfin, en dépit de sa relative ancienneté dans un segment en plein essor, la Renault Megane E-Tech reste bien placée, avec 27 €/1000 km (105 € sur bornes rapides). Dans la famille thermique, les diesels sont tombés à un plus bas historique (moins de 5%

des ventes l'an dernier). Ils restent pourtant fort pertinents, comme en témoigne notre classement : les sept modèles à combustion les plus économiques tournent à l'huile lourde. En tête, les BMW 120d et les Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch) ne reviennent qu'à 85 € de carburant pour 1000 km. Chez les hybrides, seuls deux modèles passent sous la barre des 100 € : la Citroën C4 et la Honda Civic, ex æquo avec 99 € tous les 1000 km. On retrouve par ailleurs la Volkswagen Golf chez les essence – où la 1.5 eTSI (micro-)Hybrid fait presque aussi bien que les vraies hybrides

BMW Série 1 120d (163 ch)



NICOLAS SOLER

Dépassé, le diesel ? Malgré ses 163 ch, la BMW 120d affiche une sobriété exemplaire (5 l/100 km), qui lui permet de ne coûter que 85 € tous les 1000 km. Elle fait jeu égal avec la Volkswagen Golf 2.0 TDI 116 ch.

(104 €) –, mais aussi chez les hybrides rechargeables. Les Golf eHybrid et GTE sont, en effet, les "PHEV" les plus sobres une fois

leurs batteries déchargées, avec seulement 6,2 l/100 km en moyenne, soit un coût d'usage de 106 €/1000 km.



	Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
Citroën ë-C4 51 kWh (156 ch)	35 800 €	Electrique	14,9 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	91 €⁽³⁾
Peugeot E-308 51 kWh (156 ch)	42 600 €	Electrique	15,5 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	95 €⁽³⁾
Opel Astra Electrique 51 kWh (156 ch)	42 490 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Cupra Born VZ 79 kWh (326 ch)	46 520 €	Electrique	16,6 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	101 €⁽³⁾
Renault Megane E-Tech Autonomie Confort 60 kWh (220 ch)	39 500 €	Electrique	17,2 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	105 €⁽³⁾
MG4 62 kWh (204 ch)	35 990 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Volkswagen ID.3 52 kWh (170 ch)	34 990 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Cupra Born 59 kWh (231 ch)	40 520 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	107 €⁽³⁾
Kia EV4 81,4 kWh (204 ch)	42 890 €	Electrique	18,4 kWh/100 km	29 €⁽²⁾	112 €⁽³⁾
BYD Dolphin 60 kWh (204 ch)	34 990 €	Electrique	19,1 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	117 €⁽³⁾
MG4 Xpower 62 kWh (435 ch)	40 490 €	Electrique	20,3 kWh/100 km	32 €⁽²⁾	124 €⁽³⁾
BMW Série 1 120d (163 ch)	42 650 €	Diesel	5 l/100 km	85 €	
Volkswagen Golf 2.0 TDI (116 ch)	37 800 €	Diesel	5 l/100 km	85 €	
Volkswagen Golf 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	42 000 €	Diesel	5,2 l/100 km	89 €	
Audi A3 Sportback 2.0 TDI Stronic7 (150 ch)	40 600 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
Mercedes Classe A 200 d (150 ch)	43 300 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
Seat Leon 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	36 150 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
DS N°4 1.5 BlueHdi BVA (130 ch)	40 900 €	Diesel	5,8 l/100 km	99 €	
Citroën C4 1.2 Hybride (145 ch)	32 100 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
Honda Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	36 870 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
Opel Astra 1.2 Turbo Hybride (145 ch)	37 550 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Peugeot 308 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	33 400 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Toyota Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	34 200 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Volkswagen Golf 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)	43 300 €	Essence	6,1 l/100 km	104 €	
BMW Série 1 120 (170 ch)	40 050 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
DS N°4 1.2 Hybride (145 ch)	39 300 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
Seat Leon 1.5 eHybrid DSG6 (204 ch)	40 200 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
Skoda Scala 1.0 TSI (116 ch)	30 220 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid et GTE (204 ch et 272 ch)	44 900 €	Essence (hyb. rech.) ⁽⁵⁾	6,2 l/100 km	106 €	
Audi A3 Sportback 1.5 TFSI (150 ch)	35 900 €	Essence	6,4 l/100 km	110 €	
Seat Leon 1.5 eTSI Hybrid DSG7 (150 ch)	32 200 €	Essence	6,5 l/100 km	111 €	
Mazda 3 2.0 e-Skyactiv X (186 ch)	33 050 €	Essence	6,7 l/100 km	115 €	
Mercedes Classe A 180 (136 ch)	39 750 €	Essence	6,7 l/100 km	115 €	

Citroën ë-C4 54 kWh (156 ch)



La Citroën ë-C4 se montre vraiment très économique à l'usage, si l'on recharge à domicile : 24 € tous les 1000 km (91 € en se branchant sur des bornes rapides).

Peugeot 308 Hybrid e-DCS6 (145 ch)



Si elle n'a pas progressé en matière de sobriété, la Peugeot 308 1.2 Hybrid reste parmi les berlines compactes hybrides les plus économiques, avec 103 € tous les 1000 km.

5. Consommation batteries vides.

Les familiales

Chez les familiales électriques, la Tesla Model 3 Propulsion domine les débats : grâce à sa sobriété digne d'une citadine, elle ne coûtera que 23 €/1 000 km, si l'on recharge exclusivement à domicile en heures creuses. L'américaine reste au passage la championne de l'optimisation énergétique, y compris face à la toute nouvelle Mercedes CLA 250+ (25 €/1 000 km en recharge à domicile et 98 € sur bornes publiques), pourtant au top en termes de technologie... La catégorie des familiales reste par ailleurs l'un des derniers bastions du diesel, si bien que l'on en recense encore onze dans notre

classement. Ils ne sont cependant pas aussi nombreux que par le passé ! Si les Skoda Octavia 2.0 TDI 116 et 150 continuent de dominer le tableau des modèles thermiques (79 et 80 € de carburant tous les 1 000 km, pas mal !), on note que la très efficiente Toyota Prius Hybride Rechargeable (3^e des thermiques avec 87 €/1 000 km) a été rejointe par d'autres, comme la BYD Seal 6 Touring, autre hybride "plug-in" plutôt sobre (103 €/1 000 km), ou les Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (116 €/1 000 km), qui viennent jouer les trouble-fêtes parmi les "mazout". En revanche, certaines

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)



Seulement 79 € de gazole tous les 1 000 € : la Skoda Octavia 2.0 TDI 116 est l'un des modèles les plus économiques de ce dossier... en plus d'être une berline spacieuse, confortable et bien finie !

hybrides rechargeables déçoivent, à l'image de la BMW Série 3 Touring 330e xDrive, gourmande une fois ses batteries vidées

(8,8 l/100 km), si bien que les longs trajets à son volant se solderont par un budget de presque 151 € tous les 1 000 km.

	Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
Tesla Model 3 Propulsion 57 kWh (283 ch)	36 990 €	Electrique	14,3 kWh/100 km	23 €⁽²⁾	87 €⁽³⁾
Mercedes CLA 250+ 85 kWh (272 ch)	52 900 €	Electrique	16 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	98 €⁽³⁾
BMW i4 eDrive35 66 kWh (286 ch)	57 850 €	Electrique	17,1 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	104 €⁽³⁾
Mazda 6e 66 kWh (258 ch)	42 900 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
BMW i4 eDrive40 80,7 kWh (340 ch)	64 250 €	Electrique	18,7 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	114 €⁽³⁾
Tesla Model 3 Performance 75 kWh (460 ch)	57 490 €	Electrique	19,6 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	120 €⁽³⁾
BYD Seal 82,5 kWh (313 ch)	46 990 €	Electrique	19,7 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	120 €⁽³⁾
BYD Seal AWD 82,5 kWh (530 ch)	49 990 €	Electrique	21,8 kWh/100 km	34 €⁽²⁾	133 €⁽³⁾

Skoda Octavia 2.0 TDI (116 ch)	35 090 €	Diesel	4,6 l/100 km	79 €
Skoda Octavia 2.0 TDI DSG7 (150 ch)	38 420 €	Diesel	4,7 l/100 km	80 €
Toyota Prius 2.0 Hybride rechargeable (223 ch)	44 400 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	5,1 l/100 km	87 €
Volkswagen Passat 2.0 TDI (150 ch)	54 300 €	Diesel	5,6 l/100 km	96 €
BMW Série 3 318d (150 ch)	52 350 €	Diesel	5,8 l/100 km	99 €
BMW Série 3 Touring 320d xDrive (190 ch)	59 150 €	Diesel	6 l/100 km	102 €
BYD Seal 6 Touring 1.5 DM-i (212 ch)	43 990 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	6 l/100 km	103 €
Audi A5 2.0 TDI Hybride (204 ch)	55 400 €	Diesel (hybride)	6,1 l/100 km	104 €
Mercedes Classe C Break 220 d (197 ch)	61 000 €	Diesel	6,1 l/100 km	104 €
Skoda Octavia Combi 1.5 TSI Hybrid DSG7 (150 ch)	37 590 €	Essence	6,1 l/100 km	104 €
Citroën C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	43 850 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €
BMW Série 4 Gran Coupé 420d xDrive (190 ch)	61 350 €	Diesel	6,4 l/100 km	109 €
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel (160 ch)	50 600 €	Diesel	6,6 l/100 km	113 €
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel Q4 (210 ch)	55 600 €	Diesel	6,7 l/100 km	114 €
Volkswagen Passat 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	53 590 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	6,8 l/100 km	116 €
Volkswagen Passat 1.5 eTSI (150 ch)	46 100 €	Essence	7 l/100 km	120 €
BMW Série 3 Touring M340d xDrive (340 ch)	75 500 €	Diesel	7,1 l/100 km	121 €
Volvo V60 2.0 Hybride Rechargeable T6 AWD (350 ch)	66 750 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	7,2 l/100 km	123 €
Mercedes Classe C 200 (204 ch)	56 100 €	Essence	7,3 l/100 km	125 €
Audi A5 Avant 2.0 e-Hybrid Quattro (367 ch)	76 400 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	7,7 l/100 km	132 €
BMW Série 4 Gran Coupé 420i (184 ch)	55 850 €	Essence	7,9 l/100 km	135 €
Mercedes Classe C 300 e (313 ch)	64 500 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	8 l/100 km	137 €
Audi A5 2.0 TFSI (204 ch)	52 600 €	Essence	8,4 l/100 km	144 €
Alfa Romeo Giulia 2.0 Essence Q4 (280 ch)	58 100 €	Essence	8,7 l/100 km	149 €
BMW Série 3 Touring 330e xDrive (292 ch)	64 350 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	8,8 l/100 km	151 €

Tesla Model 3 Propulsion (283 ch)



Plus efficiente que la plupart des... citadines électriques, la Model 3 Propulsion prend soin de votre portefeuille, avec seulement 23 € d'électricité tous les 1 000 km.

Toyota Prius Hybride Rechargeable (223 ch)



Remarquable performance de la Toyota Prius qui, même batteries vides, ne vous coûtera que 87 €/1 000 km, soit l'équivalent d'un (bon) diesel de la catégorie.

1. Prix catalogue, hors éventuels remises, bonus ou malus. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Pour une recharge sur borne rapide. 4. Modèle encore au catalogue.

Les SUV citadins

Les jeux sont serrés chez les électriques, avec des modèles affichant des consommations très proches. Mais c'est le Renault 4 E-Tech qui s'en sort le mieux: avec ses 15,1 kWh/100 km, parcourir 1 000 km à son volant ne vous coûtera que 24 €, si vous rechargez à domicile, et 92 €, si vous êtes "en itinérance". On notera à l'inverse la contre-performance du nouvel Opel Frontera Electric, qui consomme autant que des modèles (bien) plus puissants... et se retrouve par conséquent en bas de tableau. Quant aux thermiques, comme pour les citadines avant eux, les

diesels vont bientôt disparaître de la catégorie des SUV citadins. Ceux qui veulent optimiser leur budget ont donc tout intérêt à se tourner vers le Q2 35 TDI, modèle thermique le plus économique de la catégorie (92 € pour parcourir 1 000 km), à égalité avec le Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid. Pour parvenir au même résultat, ce dernier doit déployer tout l'arsenal d'une hybridation poussée... On notera également la belle performance du nouveau Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 qui, malgré sa transmission intégrale (mais grâce à sa carburation GPL), parvient à se montrer encore

Renault 4 E-Tech Autonomie Confort (150 ch)



NICOLAS SOLER

Le Renault 4 E-Tech est le plus sobre des SUV citadins électriques, avec 15,1 kWh/100 km. C'est donc aussi le moins coûteux à l'usage: seulement 24 € tous les 1 000 km si l'on recharge à domicile, ou 92 € sur des bornes rapides.

moins coûteux à l'usage que l'hybride classique à deux roues motrices (94 € contre 98). Petite déception en revanche pour le

Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride, qui fait moins bien que le Peugeot 2008 avec la même motorisation (103 €/1 000 km contre 99).



	Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
Renault 4 E-Tech Autonomie Confort 52 kWh (150 ch)	33 490 €	Electrique	15,1 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	92 €⁽³⁾
Opel Mokka Electric 51 kWh (156 ch)	36 900 €	Electrique	15,4 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	94 €⁽³⁾
Peugeot E-2008 51 kWh (156 ch)	38 100 €	Electrique	15,6 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	95 €⁽³⁾
Mini Aceman E et SE, 38,5 et 49,2 kWh (184 et 218 ch)	33 550 €	Electrique	15,7 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Hyundai Kona Electric 65,4 kWh (217 ch)	40 250 €	Electrique	15,8 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	96 €⁽³⁾
Kia EV3 81,4 kWh (204 ch)	40 990 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	99 €⁽³⁾
Mini Countryman E 64,6 kWh (204 ch)	39 150 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Smart #1 62 kWh (272 ch)	40 815 €	Electrique	17,7 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	108 €⁽³⁾
Opel Frontera Electric 42 kWh (113 ch)	33 000 €	Electrique	17,8 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	109 €⁽³⁾
Volvo EX30 Single 49 kWh (272 ch)	39 100 €	Electrique	18 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	110 €⁽³⁾
Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce 51 kWh (280 ch)	46 900 €	Electrique	19,3 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	118 €⁽³⁾
Mini Countryman SE All4 64,6 kWh (313 ch)	44 150 €	Electrique	19,4 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	118 €⁽³⁾
Audi Q2 35 TDI (150 ch)	41 500 €	Diesel	5,4 l/100 km	92 €	
Renault Captur 1.8 E-Tech full hybrid (160 ch)	30 200 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €	
Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 (150 ch)	28 800 €	GPL (hybride)	9,8 l/100 km	94 €	
Dacia Duster 1.8 Hybrid (155 ch)	26 900 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	98 €	
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch)	28 800 €	Essence (hybride)	5,7 l/100 km	98 €	
DS 3 1.2 Hybride (145 ch)	36 150 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
Peugeot 2008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	31 950 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
Honda HR-V 1.5 e:HEV (131 ch)	35 240 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	101 €	
Nissan Juke 1.6 Hybrid (143 ch)	31 050 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	101 €	
Opel Frontera 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	28 000 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	101 €	
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride (130 ch)	31 600 €	Essence (hybride)	5,9 l/100 km	101 €	
Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride (145 ch)	26 350 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Fiat 600 1.2 Hybrid (110 ch)	24 700 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Opel Mokka 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	29 500 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Alfa Romeo Junior 1.2 Ibrida eDCT6 (145 ch)	30 250 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	104 €	
Jeep Avenger 1.2 Hybrid (110 ch)	27 550 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	104 €	
Seat Arona 1.0 TSI (95 ch)	25 660 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG7 (116 ch)	29 370 €	Essence	6,2 l/100 km	106 €	
Dacia Duster 1.2 Mild Hybrid (140 ch)	24 000 €	Essence	6,3 l/100 km	108 €	
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	27 880 €	Essence	6,3 l/100 km	108 €	
Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)	19 900 €	Essence	6,4 l/100 km	110 €	

Audi Q2 35 TDI (150 ch)



Ultime représentant des SUV citadins diesels, l'Audi Q2 35 TDI affiche le budget d'utilisation le plus serré de la catégorie - hors électriques - à égalité avec le Renault Captur E-Tech (92 €/1 000 km).

Dacia Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 (150 ch)



Grâce à sa bicarburation GPL doublée d'une hybridation, le Duster 1.2 Hybrid-G 4x4 combine transmission intégrale (électrique) et coût à l'usage réduit: 94 € pour 1 000 km.

ADRIEN CORTESI

NICOLAS SOLER

Les SUV compacts

Un SUV chinois crée la surprise chez les électriques : très efficient, le MG S5 décroche la première place du classement, avec 24 €/1 000 km (93 € s'il est rechargé sur des bornes rapides). Le Peugeot E-408 est juste derrière (avec 25 et 97 €, il fait nettement mieux que son cousin le E-3008), suivi de l'Opel Grandland Electric (25 et 105 €). Le modèle thermique le plus économique à l'usage de notre dossier n'est pas une humble citadine, mais bien le Ford Kuga 2.5 FHEV E85 ! Grâce à son hybridation et au prix très bas du superéthanol (moins de

80 centimes du litre), il ne vous coûtera, en effet, que 67 € tous les 1 000 km. Imbattable ! Hélas, c'est le dernier modèle neuf offrant ce type de motorisation... Même le Dacia Bigster 1.2 Mild-Hybrid G, qui carbure au GPL, se retrouve loin derrière, avec 87 €/1 000 km. Le reste du match apparaît d'ailleurs nettement plus serré, avec des diesels efficaces et des hybrides étonnamment frugaux. Mention spéciale aux Nissan Qashqai e-Power et Renault Symbioz E-Tech full hybrid, qui devancent assez nettement leurs rivaux, y compris ceux de Toyota, pourtant expert en

Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)



NICOLAS SOLER

Domage que ce Kuga soit le dernier modèle neuf compatible à l'E85, car ce carburant très économique fait des miracles : voilà le véhicule le moins coûteux à l'usage de tout notre dossier, avec seulement 67 € tous les 1 000 km !

hybridation ! En lot de consolation, ce dernier hérite quand même du titre de SUV compact hybride rechargeable le plus économique

avec son C-HR, dont la version "plug-in" fait jeu égal avec la variante hybride classique (99 €/1 000 km).

		Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
MG S5 47 kWh (170 ch)		32 490 €	Electrique	15,2 kWh/100 km	24 €⁽²⁾	93 €⁽³⁾
Peugeot E-408 58 kWh (210 ch)		42 700 €	Electrique	15,9 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	97 €⁽³⁾
Opel Grandland Electric 73 kWh (213 ch)		44 490 €	Electrique	17,2 kWh/100 km	25 €⁽²⁾	105 €⁽³⁾
Lynk&Co 02 66 kWh (272 ch)		35 995 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	107 €⁽³⁾
Renault Scenic E-Tech Autonomie Confort 60 kWh (170 ch)		41 990 €	Electrique	17,7 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	108 €⁽³⁾
Skoda Elroq 85 77 kWh (286 ch)		42 970 €	Electrique	17,8 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	109 €⁽³⁾
Volvo EX40 Single Extended Range 79 kWh (252 ch)		50 200 €	Electrique	18,2 kWh/100 km	29 €⁽²⁾	111 €⁽³⁾
BMW iX1 eDrive20 64,8 kWh (204 ch)		46 990 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	29 €⁽²⁾	112 €⁽³⁾
Peugeot E-3008 73 kWh (210 ch)		45 090 €	Electrique	18,3 kWh/100 km	29 €⁽²⁾	112 €⁽³⁾
Renault Scenic E-Tech Grande Autonomie 87 kWh (218 ch)		46 990 €	Electrique	18,4 kWh/100 km	29 €⁽²⁾	112 €⁽³⁾
BMW iX1 xDrive30 64,8 kWh (313 ch)		57 300 €	Electrique	19 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	116 €⁽³⁾
Citroën ë-C5 Aircross Autonomie Confort 73 kWh (210 ch)		40 290 €	Electrique	19 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	116 €⁽³⁾
Smart #3 79 kWh (272 ch)		44 315 €	Electrique	19,1 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	117 €⁽³⁾
Mercedes EQA 250+ 70,5 kWh (190 ch)		46 950 €	Electrique	19,5 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	119 €⁽³⁾
Citroën ë-C5 Aircross Grande Autonomie 97 kWh (230 ch)		NC	Electrique	19,6 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	120 €⁽³⁾
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)		39 490 €	E85 (hybride)	8,5 l/100 km	67 €	
Dacia Bigster 1.2 Mild Hybrid-G (140 ch)		24 990 €	GPL	9 l/100 km	87 €	
BMW X2 sDrive20d (163 ch)		52 050 €	Diesel	5,3 l/100 km	90 €	
Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch)		37 600 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €	
Renault Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch)		34 400 €	Essence (hybride)	5,4 l/100 km	92 €	
BMW X1 sDrive18d (150 ch)		47 950 €	Diesel	5,5 l/100 km	94 €	
Mercedes GLA 200 d (150 ch)		48 100 €	Diesel	5,8 l/100 km	99 €	
Toyota C-HR 2.0 Hybride (140 ch)		35 450 €	Essence (hybride)	5,8 l/100 km	99 €	
Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)		41 100 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	5,8 l/100 km	99 €	
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI DSG7 (150 ch)		50 900 €	Diesel	5,9 l/100 km	101 €	
Dacia Bigster 1.8 Hybrid (155 ch)		29 990 €	Essence (hybride)	6 l/100 km	103 €	
Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)		41 900 €	Essence (hybride)	6,1 l/100 km	104 €	
MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)		32 490 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
Honda ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch)		43 950 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €	
Peugeot 408 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)		38 500 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €	
Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)		40 000 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €	
Renault Symbioz 1.3 Mild Hybrid (140 ch)		29 900 €	Essence	6,3 l/100 km	108 €	
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel (130 ch)		42 500 €	Diesel	6,6 l/100 km	113 €	

Dacia Bigster 1.2 Mild Hybrid-G (140 ch)



S'il ne détrône pas le Kuga 2.5 FHEV E85, le Bigster 1.2 Mild Hybrid-G fait tout de même mieux que les modèles diesels, grâce à sa carburation au GPL : 87 €/1 000 km.

MG S5 (170 ch)



SUV compact électrique le plus efficient, le MG S5 domine les débats avec seulement 24 € pour parcourir 1 000 km, à condition de recharger à domicile, bien sûr...

1. Prix catalogue, hors éventuels remises, bonus ou malus. 2. Pour une recharge à domicile. 3. Pour une recharge sur borne rapide. 4. Modèle encore au catalogue.

Les SUV familiaux

Comme chez les berlines familiales, il faut ici saluer l'étonnante performance de Tesla. Son Model Y Standard Propulsion fait preuve d'une sobriété digne d'une citadine 14,8 kWh/100 km!), ce qui lui vaut de ne coûter que 23 €/1000 km s'il est rechargé à domicile en heures creuses. Remarquable! La version Grande Autonomie AWD, deuxième du classement, n'est pas mal non plus (26 €), surtout considérant qu'elle embarque deux moteurs. Meilleur français, le Peugeot E-5008 73 kWh est à la traîne, avec 31 €/1000 km (118 € sur longs trajets). Du côté des

thermiques, les diesels restent en tête, avec au premier rang le Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 (6,1 l/100 km et 104 €/1000 km). On notera aussi la belle performance du Mazda CX-60, dont la mécanique à contre-courant (un "gros" 6 cylindres de 3,3 litres) délivre d'excellents résultats (2^e place avec 106 €/1000 km). A l'inverse, et malgré son hybridation, le récent Audi Q5 2.0 TDI Quattro Hybride se prend les pieds dans le tapis: avec 6,9 l/100 km, il vous imposera un budget de 118 € tous les 1000 km. Chez les SUV familiaux carburant au sans-plomb, c'est Renault qui mène la danse

Tesla Model Y Propulsion (299 ch)



DAVID BOUILLAUD

Le Model Y Standard Propulsion revient seulement à 23 € d'électricité tous les 1000 km en rechargeant à domicile, mais 90 € sur la moyenne des bornes rapides (les propriétaires de Tesla paient cependant bien moins cher sur les Superchargeurs).

avec les Espace (106 €/1000 km) et Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (108 €/1000 km). Enfin, le Honda CR-V e:PHEV prend la tête chez

les hybrides rechargeables: avec 6,7 l/100 km, il ne vous coûtera que 115 € de SP95 E10 tous les 1000 km.



	Tarif ⁽¹⁾ à partir de	Energie / carburant	Consommation moyenne	Coût aux 1 000 km	
Tesla Model Y Standard Propulsion 60 kWh (299 ch)	39 990 €	Electrique	14,8 kWh/100 km	23 €⁽²⁾	90 €⁽³⁾
Tesla Model Y Grande Autonomie AWD 75 kWh (410 ch)	52 990 €	Electrique	16,3 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	99 €⁽³⁾
Kia EV6 58 kWh (170 ch)	43 950 €	Electrique	16,5 kWh/100 km	26 €⁽²⁾	101 €⁽³⁾
Skoda Enyaq 85 77 kWh (285 ch)	46 400 €	Electrique	17 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	104 €⁽³⁾
Volkswagen ID.4 77 kWh (286 ch)	45 990 €	Electrique	17 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	104 €⁽³⁾
Ford Explorer Extended Range 77 kWh (285 ch)	46 900 €	Electrique	17,3 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Nissan Ariya 63 kWh (218 ch)	39 300 €	Electrique	17,4 kWh/100 km	27 €⁽²⁾	106 €⁽³⁾
Cupra Tavascan 77 kWh (286 ch)	46 540 €	Electrique	17,6 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	107 €⁽³⁾
Ford Mustang Mach-E Standard Range 68 kWh (269 ch)	52 990 €	Electrique	18 kWh/100 km	28 €⁽²⁾	110 €⁽³⁾
Xpeng G6 RWD Long Range 87,5 kWh (280 ch)	46 990 €	Electrique	18,8 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	115 €⁽³⁾
Ford Capri Extended Range 77 kWh (285 ch)	49 400 €	Electrique	18,9 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	115 €⁽³⁾
Audi Q4 Sportback e-tron 45 e-tron 77 kWh (285 ch)	46 990 €	Electrique	19,2 kWh/100 km	30 €⁽²⁾	117 €⁽³⁾
Peugeot E-5008 73 kWh (210 ch)	46 690 €	Electrique	19,4 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	118 €⁽³⁾
Subaru Solterra AWD 64 kWh (218 ch)	59 990 €	Electrique	19,5 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	119 €⁽³⁾
Xpeng G6 AWD Performance 78 kWh (495 ch)	50 990 €	Electrique	19,7 kWh/100 km	31 €⁽²⁾	120 €⁽³⁾
Kia EV6 80 kWh (229 ch)	47 450 €	Electrique	20,2 kWh/100 km	32 €⁽²⁾	123 €⁽³⁾
Peugeot E-5008 4x4 73 kWh (325 ch)	57 690 €	Electrique	20,2 kWh/100 km	32 €⁽²⁾	123 €⁽³⁾
Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)	51 310 €	Diesel	6,1 l/100 km	104 €	
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D (200 ch)	54 750 €	Diesel	6,2 l/100 km	106 €	
Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	45 500 €	Essence (hybride)	6,2 l/100 km	106 €	
BMW X3 20d xDrive (197 ch)	66 350 €	Diesel	6,3 l/100 km	108 €	
Renault Rafale 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch)	46 500 €	Essence (hybride)	6,3 l/100 km	108 €	
Mercedes GLC 220 d 4Matic (197 ch)	67 500 €	Diesel	6,6 l/100 km	113 €	
Peugeot 5008 1.2 Hybrid e-DCS6 (145 ch)	41 700 €	Essence (hybride)	6,6 l/100 km	113 €	
BMW X3 40d xDrive (303 ch)	75 350 €	Diesel	6,7 l/100 km	114 €	
Honda CR-V 2.0 e:PHEV (184 ch)	58 150 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	6,7 l/100 km	115 €	
Lexus NX 350h AWD (244 ch)	58 000 €	Essence (hybride)	6,7 l/100 km	115 €	
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel (160 ch)	55 800 €	Diesel	6,8 l/100 km	116 €	
Audi Q5 2.0 TDI Quattro Hybride (204 ch)	63 550 €	Diesel (hybride)	6,9 l/100 km	118 €	
Mercedes GLC Coupé 300 de 4Matic (333 ch)	86 950 €	Diesel (hybride rech.) ⁽⁴⁾	7 l/100 km	119 €	
Leapmotor C10 1.5 REEV (215 ch)	37 400 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	7 l/100 km	120 €	
Skoda Kodiaq 1.5 TSI Hybrid (150 ch)	46 820 €	Essence	7,1 l/100 km	122 €	
Renault Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech 4x4 (300 ch)	55 500 €	Essence (hybride rech.) ⁽⁴⁾	7,4 l/100 km	127 €	

Skoda Kodiaq 2.0 TDI (150 ch)



Avec seulement 104 € pour 1000 km parcourus, le Skoda Kodiaq 2.0 TDI est le plus économique des SUV familiaux thermiques.

YANN LEFEBVRE

Renault Espace 1.2 Full Hybrid E-Tech (200 ch)



NICOLAS SOLER

Grâce à sa très sobre mécanique hybride, le Renault Espace rivalise en termes de coûts d'utilisation avec les meilleurs modèles diesels.



Hybride essence

Peugeot 308 SW**1.2 Hybrid e-DCS6 GT - 145 ch**
38 850 € / 35 900 €* **Premier test de la 308 break restylée en hybride**

Elle joue les prolongations



Peugeot croit encore aux breaks, mais concentre désormais son offre sur un seul modèle : la 308 SW. Une version qui, comme la berline, a fait l'objet d'un restylage. Proposée à partir de 34 400 €, l'hybride 145 ch est la plus abordable des quatre motorisations.

► **Texte :** Charles Thouluc – **Photos :** Nicolas Soler

Les breaks ont moins la cote. Après l'arrêt de la 508 SW en 2025, Peugeot, acteur historique du genre, concentre son offre sur la 308 SW. Lancée en 2021, cette troisième génération bénéficie des mêmes changements esthétiques que la berline. Ils se concentrent sur l'avant. La calandre remaniée,

encadrée par de nouveaux projecteurs, apporte un zeste de dynamisme, voire d'agressivité. À l'arrière, les feux de la version GT (barrettes lumineuses inclinées) sont généralisés à toute la gamme. Dans l'habitacle, toujours tiré à quatre épingles, seul le graphisme de l'instrumentation évolue, et peut toujours être présenté en 3D (pack

à 1 000 €). Mais les nombreuses informations affichées en petit manquent de lisibilité et, selon la morphologie du conducteur, le bas des compteurs peut toujours être masqué par la partie supérieure du petit volant.

Les dimensions extérieures restent inchangées. Avec 4,64 m de long, le break surpasse la berline de 27 cm. Une rallonge qui ne profite qu'au volume de coffre : + 178 dm³ à motorisation équivalente. Avec 575 dm³, cette version hybride propose une capacité de chargement d'autant plus intéressante que l'architecture du compartiment est bien conçue, avec des passages de roue dissimulés dans les parois et un plancher (modulable en version GT, sauf avec l'option

hi-fi) affleurant le seuil. En outre, le break dispose de série d'une banquette aux dossiers rabattables en 40/20/40, opération possible depuis le coffre (à l'aide de deux petites tirettes). Bien pratique pour un aménagement à la carte ! Aux places arrière, hélas, on manque toujours d'espace, en largeur comme pour les jambes. De plus, la banquette, un poil ferme et basse, n'offre pas un confort ni un maintien des cuisses optimal...

Un break économe à l'usage

Les tarifs débutent à 34 400 € en finition Style. Ils grimpent à 38 850 € en finition GT, testée ici, soit 650 € de plus qu'avant restylage. Sur le plan mécanique, l'hybride reste le moins cher des quatre moteurs disponibles (aux côtés du diesel de 130 ch, du nouvel hybride rechargeable de 195 ch et de l'électrique de 156 ch, dont la batterie a été portée à 58 kWh). Aidé par son efficace hybridation 48 V, le 1.2

Le budget

Le vrai prix d'achat : petit malus pour cette motorisation hybride. En ce qui concerne la remise, il est déjà possible d'obtenir environ 8 % en concession.

Le niveau d'équipement : la gamme débute toujours par le niveau Style, suivi d'Allure (+ 1 850 € avec la motorisation hybride) et de GT (+ 2 600 €), qui équipe notre modèle d'essai. À l'occasion du restylage, une inédite finition GT Exclusive (+ 1 300 €) vient compléter la gamme par le haut.

L'entretien : il est préconisé tous les deux ans ou tous les 25 000 km.

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



Dans l'habitacle, seul le multimédia évolue. Hélas, la lisibilité des compteurs reste problématique et certains menus manquent de simplicité. La qualité des matériaux et celle des assemblages donnent satisfaction.



Nombre de places: 5



Volume: 575 dm³

L'allongement de 27 cm par rapport à la berline ne profite pas à l'habitabilité aux places arrière, toujours décevante dans la catégorie. Plutôt vaste et assez bien conçu, le coffre est facile à charger.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Airbags (6) ■ Essuie-glaces auto.

■ Isofix ■ Phares adaptatifs matriciels ■ Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. bizonne ■ Ecran tactile 10"/25,4 cm + Mirror Screen + GPS ■ Palettes au volant, etc.

EN OPTION Agrément: caméra 360° + conduite semi-autonome + compteurs 3D + hayon électrique (1 000 €) ■ Hi-fi + chargeur de smartphone par induction + toit ouvrant électrique (1 100 €) ■ Sellerie Alcantara et siège conducteur électrique (1 100 €).

de 145 ch brille par sa sobriété, avec seulement 6,1 l/100 km en moyenne selon nos mesures. Volontaire à l'accélération, il offre un agrément correct. A faible allure, toutefois, son manque de fluidité dérange, avec de petits à-coups, surtout à froid, tandis que la boîte auto. e-DCS6 ne se montre pas assez réactive. Pénalisant au moment d'effectuer un dépassement ou sur une route de montagne, avec de nombreux changements de rythme. Dommage, car le châssis bien équilibré offre d'agréables sensations. L'empattement, allongé de 5,7 centimètres par rapport à celui de la berline, accroît la stabilité dans les changements de direction. On déplore juste un ressenti de la route insuffisant au volant en conduite dynamique. Enfin, la 308 SW reste rassurante et confortable en toutes circonstances, grâce à ses suspensions douces (malgré quelques trépidations) et à son habitacle bien insonorisé.



Particularité de la 308 SW: les dossiers de la banquette se rabattent en trois parties (40/20/40). Deux petites tirettes permettent la manipulation directement depuis le coffre.



Châssis bien équilibré, bon compromis entre confort et efficacité: la conduite de la 308 SW séduit, même si la mécanique 1.2 Hybrid - très sobre au demeurant - manque de fluidité.

NOS MESURES



Vitesse maxi	205 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s3
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6 / 6,1 / 6,3 l/100 km
Poids	1 507 kg
Diamètre de braquage	11,2 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Puissance maxi	145 ch à 5 500 tr/min
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/min
Batterie lithium-ion	0,8 kWh (utile)
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 112 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 150 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	225/40 R18
Réservoir	52 litres
Dim. L x l x h, en m	4,64 x 1,86 x 1,44
Durée de garantie ⁽¹⁾	8 ans ou 160 000 km

1. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité à manœuvrer
Autonomie	Facilité de contrôle des niveaux
Bruits aérodynamiques	Protection carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Agrément boîte automatique	Sensation pédale de frein
Confort des sièges avant	Souplesse à basse vitesse
Confort des suspensions	
Direction	

Notre évaluation

La Peugeot 308 SW 1.2 Hybrid e-DCS6 GT (35 900 € *, 145 ch) est évaluée dans la catégorie des breaks compacts essence ou hybrides d'environ 140 ch, qui comprend notamment:

Seat Leon Sportstourer 1.5 eTSi Hybrid FR (34 700 € *, 150 ch), Skoda Octavia Combi 1.5 TSI m-HEV Sportline (38 900 € *, 150 ch), Toyota Corolla Touring Sports 1.8 Hybride Design (33 750 € *, 140 ch), Volkswagen Golf SW 1.5 eTSI Hybrid Style (40 000 € *, 150 ch).

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

Notre verdict: intéressant

Ce timide restylage ne transfigure pas la 308, toujours cossue, confortable, mais exiguë aux places arrière. Le coffre du break compense par son volume, sa facilité de chargement et sa modularité. Et la version hybride est très sobre et plutôt plaisante à conduire.

Essence

Seat Arona

1.0 TSI DSG7 Copa - 115 ch
28 350 € / 24 000 €*



LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	193 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	10s3
Consommation cycle mixte	5,5 l/100 km
Poids	1235 kg
Diamètre de braquage ⁽¹⁾	10,6 m ▲
Volume de coffre ⁽¹⁾	411 dm ³ ●

1. Mesures labo Auto Plus.

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 999 cm ³
Puissance maxi	115 ch à 5500 tr/min
Couple maxi	200 Nm à 2000 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 126 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 650 kg / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 rapports
Pneus	205/60 R16
Réservoir	40 litres
Dim. L x l x h, en m	4,16 x 1,78 x 1,53
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ●

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (6) || Freinage d'urgence auto. || Lecture des panneaux || Phares et essuie-glaces auto. || Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Clim auto. bizonne || Compteurs numériques || Double plancher de coffre || Ecran tactile 8,25"/21 cm + Mirror Screen || Jantes alliage 16" || Rétros rabattables électr. || Volant cuir, etc.

EN OPTION Sécurité: conduite semi-auto (780 €) || Phares 100% led (645 €).

Agrément: clé mains libres (305 €) || GPS connecté (1095 €) || Jantes 18" (800 €) || Peinture métallisée (695 €), etc.

Notre évaluation

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

Notre verdict: intéressant ◆

L'Arona n'est plus vraiment à la pointe de la technologie et manque d'habitabilité aux places arrière. Néanmoins, il reste agréable à conduire, et les remises très intéressantes consenties par Seat en font une excellente affaire dans sa catégorie.

Restylage minimal pour le SUV urbain

Pour son prix, mais pas que



Seat restyle son Arona, mais prive toujours ses moteurs de toute électrification et se contente de modifications de détail. Ce petit SUV urbain conserve tout de même de vraies qualités, au premier rang desquelles son tarif.

► **Texte:** Camille Pinet – **Photos:** Denis Meunier

Ces derniers temps, Seat paraît vivre dans l'ombre de Cupra, la marque sportive issue de ses rangs et qui se révèle désormais bien plus prolifique en nouveautés. La marque espagnole historique vise désormais les jeunes et s'invente une image colorée... pour mieux cacher un certain retard de son plan produit. Malgré sa mise à jour, son petit Arona ne propose en effet que trois moteurs essence et fait l'impasse sur toute hybridation. Heureusement, il conserve un style au goût du jour, actualisé grâce à un nouveau regard façon Audi et à des détails soignés comme ses jolies jantes bicolores de 18" optionnelles. A l'intérieur, on retrouve une ergonomie impeccable et un système multimédia simple et ludique. En revanche, l'Arona n'est toujours pas une star de l'habitabilité, du fait de ses dimensions contenues et de l'absence de banquette coulissante. Dommage, car son volume de coffre reste correct (411 dm³).

Au volant, le petit SUV profite de son poids plume et affiche des prestations routières très satisfaisantes. Nous avons pu tester le

1.0 TSI de 115 ch avec boîte auto., cœur de gamme entre le 1.0 TSI de 95 ch et le 1.5 TSI de 150 ch. Le petit trois cylindres se montre volontaire, malgré une boîte DSG qui n'a pas progressé: elle se révèle toujours hésitante à basse vitesse et dispense quelques à-coups malvenus. En l'absence d'autre transmission disponible avec ce moteur 115 ch, cette version est à privilégier par rapport au 1.0 TSI de 95 ch à boîte manuelle, qui manque d'agrément. L'Arona donne toujours la sensation de conduire une berline, en raison de sa position de conduite relativement basse et de son train avant plutôt affûté, qui ne nuit pas au confort de suspension.

Déjà de grosses remises

Un peu élevée, la consommation apparaît très proche des 6,5 l/100 km que nous avons mesurés en 2021. L'Arona souffre d'ailleurs d'un malus 2026 coquet, mais les remises considérables que Seat accorde déjà (5000€ ici) le rendent très compétitif face aux stars du segment, d'autant que son équipement se montre tout à fait correct.



L'ergonomie est simple et ludique, et la finition apparaît très correcte pour la catégorie, même si les nouveaux enjoliveurs d'aérateur translucides ne sont pas du meilleur effet.



Nombre de places: 5

Contrairement à son cousin le VW T-Cross, l'Arona n'a pas droit à une banquette coulissante et ne brille guère en habitabilité.

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

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

Essence

Skoda Kodiaq RS

2.0 TSI DSG7 4x4 (7 pl.) – 265 ch
63 300 € / 138 200 €*



Le Kodiaq se dévergonde !

A savourer en famille



Skoda dévoile une version RS de son Kodiaq, équipée de suspensions pilotées et d'un gros quatre cylindres turbo-essence de 265 ch dénué de toute hybridation. Vrai SUV sportif ou simple exercice de style ?

► **Texte :** David Bouillaux – **Photos :** Arnaud Saunier

Malgré de lourdes contraintes fiscales (malus CO₂ et au poids) en France, Skoda ose mettre à son catalogue une déclinaison sportive de son Kodiaq. Et inutile de compter sur les fées hybride ou électrique pour réduire la note : le Kodiaq RS se contente d'une motorisation 100% thermique. Résultat, le ticket d'entrée augmente de... 80 000 € ! Soit plus du double du prix de départ, à peine atténué par une remise de 8 %. Effet dissuasif assuré, sauf si votre foyer compte trois enfants : dans ce cas, avec l'abattement de 20 g/km de CO₂ et de 200 kg par enfant, le malus tombe à 983 €. Et avec quatre bambins, il est annulé !

Un cœur de Golf GTI

Quoi qu'il en soit, cette version RS affiche un look séduisant avec ses grosses roues de 20" et ses éléments de carrosserie spécifiques. Sous le capot, on retrouve la même mécanique que sur la Volkswagen Golf GTI : le 2.0 TSI de 265 ch associé à la boîte auto. DSG7. Au démarrage, le quatre cylindres

surprend par sa sonorité rauque. Naturellement discret, ce bloc s'accompagne ici d'un amplificateur de son. Plutôt abouti, ce système crée l'illusion d'un gros V8. Doux, performant, très plaisant à mener et étonnamment confortable grâce à ses amortisseurs pilotés, ce Kodiaq change de personnalité en mode Sport : suspensions raidies, moteur plus alerte, direction plus dure... Le tout invite à une conduite plus dynamique sur routes sinueuses. A cet exercice, ce SUV s'en tire comme un chef. Hormis une petite sensation de lourdeur au volant, il enchaîne les virages avec facilité, d'autant plus que la transmission intégrale assure une excellente motricité, y compris sur chaussée humide.

L'habitacle ne déçoit pas : matériaux de qualité, superbes sièges sport alliant maintien et confort, dotation généreuse... D'autre part, l'habitabilité record, la possibilité de disposer de sept places et le coffre immense font de ce Kodiaq RS une référence. Reste une consommation assez élevée : entre 8 et 10 l/100 km en moyenne.



Présentation soignée et matériaux de qualité, à bord du Kodiaq RS ! La position de conduite est idéale, et le grand écran central (13"/33 cm) facile à piloter.



Nombre de places : 7

Sur la banquette du milieu (en trois parties 40/20/40), on dispose d'un espace très confortable, y compris à trois adultes

1. Banquette du 2^e rang reculée/avancée.

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	231 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6s4
Consommation cycle mixte	8,4 l/100 km
Poids	1 903 kg
Diamètre de braquage ⁽¹⁾	11,8 m ●
Volume de coffre ⁽¹⁾ en 7 places	335 dm ³ ▲
En 5 places, banquette reculée/avancée.	680/835 dm ³ ▲

1. Mesures labo Auto Plus.

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 984 cm ³
Hybridation	Non
Puissance maxi	265 ch à 5 000 tr/min
Couple maxi	400 Nm à 1 650 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	16 CV / 190 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 80 000 € (plafond)
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 7 rapports
Pneus	235/45 R20
Réservoir	58 litres
Dim. L x l x h, en m	4,76 x 1,86 x 1,68
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ▲

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : airbags (7) || Conduite semi-autonome || Phares adaptatifs Matrix Led || Surveillance des angles morts + attention conducteur + ouverture des portes + circulation transversale, etc.
Agrément : accès mains libres || Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Clim auto. trizone || Compteurs numériques || Hayon électrique || Hi-fi Canton || Jantes alu 20" || Sièges AV sport électriques || Suspensions pilotées, etc.
EN OPTION Agrément : affichage tête haute (500 €) || Toit panoramique (1 300 €), etc.

Notre évaluation

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

Notre verdict : une référence ! ▲

Performances, habitabilité, qualité de finition, plaisir au volant : ce SUV n'a pas d'équivalent et offre de solides arguments pour les parents de grandes familles amateurs de conduite dynamique. Pour ceux qui ne bénéficient pas des abattements, gare aux taxes !

Le nouveau Renault Captur 1.8 full hybrid

Hybride

1.8 full hybrid E-Tech Techno
160 ch – 5,4 l/100 km
32 500 € / **28 000 €***



Cette semaine, nous avons confié le Captur et son nouveau moteur hybride à trois propriétaires de véhicules équivalents. Edouardo, Carole et Patrick nous livrent leurs impressions.

► **Texte:** Guillaume Jean
Photos: Alexandre Paumard



Edouardo Responsable logistique, Chaville (92)



Il possède un **Peugeot 2008**
1.2 Hybrid e-DCS6 Allure
136 ch – 5,8 l/100 km
33 750 €

“Le moteur hybride du Captur fait la différence.”

Le design

Bien que le style du Captur soit moderne, je ne suis pas fan de sa calandre quasi inexistante. Les leds de jour manquent, elles, de finesse. La ligne trapue et dynamique est plus à mon goût. Mais, à l'arrière, la forme des feux me dérange, comme le manque de soin accordé au bas du bouclier.

La vie à bord

A moins d'avancer la banquette coulissante (au détriment des passagers), le coffre est juste. C'est dommage, car je suis confortablement installé à l'arrière. La présentation est satis-



faisante, avec une planche de bord sobre comme il faut. Et, bon point, l'écran multimédia vertical est très lisible (*photo*). L'utilisation de Google est d'ailleurs un gros plus pour la réactivité du GPS. L'ergonomie des commandes est également bien pensée, même si je note que le rangement sous l'accoudoir central est bien trop petit.

Au volant

Non seulement les phases en 100% électrique durent plus longtemps ici, mais le réveil du bloc thermique reste discret. Et si le punch de l'ensemble est comparable, le côté joueur du châssis du Captur le rend plus fun à conduire que mon 2008. Enfin, je ne sais dire si le fonctionnement de la régénération de la batterie joue, mais l'écart de conso en zone urbaine [1 l/100 km à l'avantage du Captur, selon nos mesures, NDLR] clôt le débat.

Carole Assistante commerciale, Igny (91)



Elle possède un **Renault Captur**
1.6 full hybrid E-Tech Techno
145 ch – 6,4 l/100 km
32 000 €

“Il y a du mieux, mais aussi du moins bien...”

Le design

Si le format compact du Captur a influencé mon choix, j'aime aussi son look moderne et robuste. L'effet de courbe de sa ligne, ajouté à l'épaule des ailes arrière, n'y est pas étranger. L'originalité des feux arrière fait aussi partie des éléments que j'apprécie encore aujourd'hui.

La vie à bord

Rien n'a bougé ! Le dessin neutre de la planche de bord me va toujours. Au départ, l'écran central m'a paru très



grand. Mais il est finalement ludique et facile à lire. Le confort des sièges est aussi un plus du Captur. Ah, si ! Je note que la

taille du levier de commande de la boîte a diminué (*photo*). Ça ne me dérange pas. Enfin, toujours d'expérience, l'assise arrière plaît beaucoup à mes enfants. Et le fait qu'elle coulisse m'a sauvé la mise plus d'une fois lors des départs en vacances, le coffre étant limité.

Au volant

Finalement, je change d'avis ! Ce nouveau levier de boîte est une régression. Étant donné qu'il revient à sa position initiale, je dois regarder le bloc d'instrumentation pour savoir quel rapport est engagé... Le surplus de punch du nouveau moteur hybride est en revanche perceptible. Je ressens aussi moins de lenteur entre les passages de vitesses. J'aurais, certes, apprécié encore plus de phases en 100% électrique, mais ces points améliorent assez sensiblement l'agrément.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle.



Nos lecteurs sont unanimes : le Captur n'a pas pris une ride ! Si la face a profité d'une profonde refonte à l'occasion du restylage (avril 2024), l'arrière conserve, lui, le dessin originel. Patrick apprécie la singularité des feux en forme de "C".



Hormis la commande de boîte jugée moins ludique que l'ancien levier, l'agrément de conduite séduit Carole, d'autant qu'il est optimisé par le surplus de puissance du 1.8 hybride de 160 ch, et une souplesse accrue lors du passage des vitesses.



Bien que le plancher amovible soit un avantage pour la modularité, Edouardo est catégorique, le coffre du Captur manque de volume. Il le regrette d'autant plus que le confort de chaque place à bord l'a convaincu.

Patrick Responsable d'activité, Thoiry (78)



Il possède un **Hyundai Kona** 1.6 Hybrid Creative 129 ch - 5,7 l/100 km 36 700 €

"La différence de punch en faveur du Captur est nette !"

Le design

Cette version restylée du Captur a gagné un avant plus haut de gamme. Le bandeau noir qui fait office de calandre est joli. Phares et leds produisent aussi un bel effet. Le profil suggère, lui, un certain dynamisme. Je trouve que ce Captur évolue bien dans le temps. Une remarque tout aussi valable pour le style de l'arrière.



à leurs modes de personnalisations de l'affichage (photo).

La vie à bord

Il faut avancer la banquette au maximum pour égaler le coffre du Kona, certes plus long (+ 11 cm). Et, bien que je me sente à l'aise à l'arrière, la place y est moindre. Néanmoins, le côté moelleux de l'assise est un atout. Je suis également bien installé derrière le volant. La disposition des commandes a été réalisée avec logique, particulièrement pour celle de la clim. Et autant l'écran des compteurs que celui du centre sont appréciables, grâce

Au volant

Je note de bonnes distances parcourues en "tout électrique". Le moteur thermique est, lui, plus bruyant que celui du Kona. Mais vu l'écart de peps à l'avantage du Captur, je veux bien passer sur ce point ! L'agilité du châssis est aussi étonnante. Au prix, il est vrai, d'une certaine fermeté de la suspension. Néanmoins, ce compromis sert le plaisir au volant. Le Captur étant le plus sobre également, on gagne sur toute la ligne.

Le bilan Un regain de forme salubre

Le Captur se dote d'un moteur 1.8 hybride (160 ch) plus convaincant que le précédent 1.6 (145 ch). Une greffe bénéfique en tout point : performances et douceur de fonctionnement progressent, tandis que la sobriété augmente encore. De quoi mettre aussi en valeur les qualités dynamiques d'un châssis déjà reconnu pour sa précision de conduite. Enfin, malgré un volume de coffre moyen (compensé, selon l'usage, par la banquette coulissante), l'habitacle reste agréable à vivre, et bien doté dans cette finition intermédiaire.

Moteur: 4 cylindres en ligne, arbre à cames latéral, carburateur double corps
Cylindrée: 1911 cm³
Puissance: 75 ch DIN à 4500 tr/min
Vitesse maxi: 140 km/h
Production: 50 773 exemplaires (ID break, 1959-1968, sur 1 456 115 DS-ID au total)



NOTRE COTE

Autour de 28 000 €⁽¹⁾

Il y a 68 ans, Citroën lançait la DS version break

Encore plus unique que la berline



A l'automne 1955, la DS avait eu l'effet d'une bombe, avec son aérodynamisme inouï et sa technologie surnaturelle. Trois ans plus tard, sa suspension hydraulique va faire merveille sur le break, le premier de l'histoire pour le constructeur.

► **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Benjamin Asket/Virage Agency

Cela vous semble naturel que Citroën dérive un break de sa berline révolutionnaire ? Pourtant, c'est le premier de la marque ! Adoptant sa miraculeuse suspension hydropneumatique à niveau constant, il part avec un atout unique sur le marché, que sa charge éventuelle va mettre en lumière : il ne s'affaisse pas, même si vous embarquez les 800 kg qu'il peut accepter. Mieux, les qualités routières

de la DS, qui apparaissent à l'époque d'un niveau stratosphérique, sont conservées. Plus encore que pour la berline, l'offre est unique sur le marché : tous les grands breaks sont alors de pénibles propulsions dont le comportement à vide laisse totalement à désirer. Sans parler de leurs réactions en charge, pataudes et apathiques... Aujourd'hui, ses performances peuvent vous paraître limitées et ses accélérations, langou-

reuses. Comme avec toutes les DS, la nervosité est faible et l'auto fonctionne surtout sur sa lancée. Même si ce modèle de 1965 a gagné 6 ch par rapport au lancement. Mais ses 75 ch ne sont décidément pas du genre fougueux...

Toujours divine sur route

Adoptez une conduite coulée, et la route vous sourira. Car vous restez impressionné par l'équilibre de cette traction souve-

raine, dotée d'une surprenante stabilité en virage. Stabilité que ne perturbent ni les creux, ni les bosses, ni la pluie, ni le vent. En carrosserie break, la version de départ est l'ID, déclinaison simplifiée de la DS. Elle conserve la suspension magique de la belle, mais l'assistance de direction n'est plus qu'optionnelle, et la boîte à commande hydraulique est indisponible. Vous retrouvez une classique pédale d'embrayage. Le freinage se déclenche par une sorte de gros bouton-pression : surprenant et très démonstratif lors du premier ralentissement, avec un répondant hors pair. Mais qu'il est difficile à doser ! Côté confort, toujours le même moelleux de

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



1958

Cette année-là...



INA VIA AFP

➤ Pour la première fois, un Français remporte le concours de l'Eurovision, créé deux ans auparavant: le chanteur André Claveau, avec le titre *Dors, mon amour*. Autre sensation musicale, au cinéma cette fois: Miles Davis signe la bande originale d'*Ascenseur pour l'échafaud*, de Louis Malle. En sport, c'est Raymond Kopa qui décroche le Ballon d'Or décerné par le magazine *France Football*.



Finis les teintes claires et les galbes aériens de la première planche de bord ! Clé de contact sous le volant, bouton de démarrage sur la console centrale, levier de vitesses au-dessus.



451 dm³ pour les bagages, c'est déjà du sérieux. Et si vous ôtez tous les sièges arrière, vous disposez de 1 900 dm³. C'est gigantesque ! Le coffre s'ouvre en deux parties.



Les quatre cylindres de la Traction, née en 1934, retravaillés: peu nerveux et émettant une mélodie disgracieuse, ils jurent dans cette auto avant-gardiste. En septembre 1965, ils seront revus.



Une silhouette unique. La partie postérieure agrandie majore la longueur, qui déjà avait de quoi impressionner: elle passe de 4,80 à 4,99 m. Le compartiment arrière peut offrir une banquette au fond, avec trois strapontins au deuxième rang.

la part de la suspension et des sièges. Et une ambiance sonore qui reste peu agréable: les résonances du moteur se font disgracieuses et envahissantes au-delà du mi-régime. Le séjour à bord est plus lumineux que sur la berline. Dans cette configuration à huit places, la capacité d'accueil impressionne. Même si les trois strapontins de la rangée intermédiaire n'offrent qu'un agrément limité...

Bien moins produits que les berlines (moins de 7 % du total), ces breaks ont souvent été achetés par de gros rouleurs et usés jusqu'à la corde. En collection, ils ont tardé à attirer les foules. Et les restaurations sont plus rares. Résultat: une offre très limitée et des états pas toujours réjouissants. Les quelques beaux exemplaires que vous pouvez dénicher sont souvent affichés chers, très chers !

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



En vente actuellement

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
- 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 dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>





Problèmes de fiabilité moteur

Stellantis met le paquet sur les garanties



Les avaries des blocs PureTech et BlueHDi ont plombé la réputation du groupe. Et rendu presque impossible la revente des autos qui en sont dotées. Stellantis sort donc le grand jeu pour restaurer la confiance des acheteurs.

► **Texte :** Pierre Audemar - **Photo :** Nicolas Soler

Les problèmes récurrents des PureTech et BlueHDi ont longtemps été mal, voire pas du tout, pris en charge par Stellantis. La colère des clients de Citroën, DS, Opel ou Peugeot a poussé le groupe à mettre en place une politique de garanties prolongées. En ce qui concerne les 1.0 et 1.2 PureTech, elle est de 10 ans/180 000 km et ne couvre que les dommages liés à une surconsommation d'huile ou à la dégrada-

tion de la courroie de distribution. Quant aux soucis causés par la chaîne reliant les arbres à cames des 1.5 BlueHDi produits jusqu'en janvier 2023, ils sont pris en charge durant 10 ans/240 000 km. Dans tous les cas, le plan d'entretien doit avoir été respecté (avec une tolérance maxi de 3 mois/3 000 km) et effectué par un pro, y compris hors réseau Stellantis. Les autres PureTech (1.6, né THP) et BlueHDi (1.6 et 2.0) sont exclus de ces offres.

La nouvelle garantie "gratuite" de 8 ans/ 160 000 km (valable sur les voitures neuves commandées depuis le 6 juin 2025) impose, elle, de faire appel à un atelier de la marque de votre auto. Donc, pas question de faire entretenir sa Peugeot chez Citroën, par exemple. En contrepartie, la garantie sera prolongée jusqu'à la prochaine échéance d'entretien. Et si une révision est effectuée hors du réseau, le fait de revenir en concession pour la suivante permet de récupérer le bénéfice de cette garantie. Bon point, ces conditions sont désormais appliquées par toutes les marques "grand public" du groupe, y compris celles qui n'ont jamais utilisé les blocs incriminés (Alfa Romeo, Fiat et Lancia).

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.



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



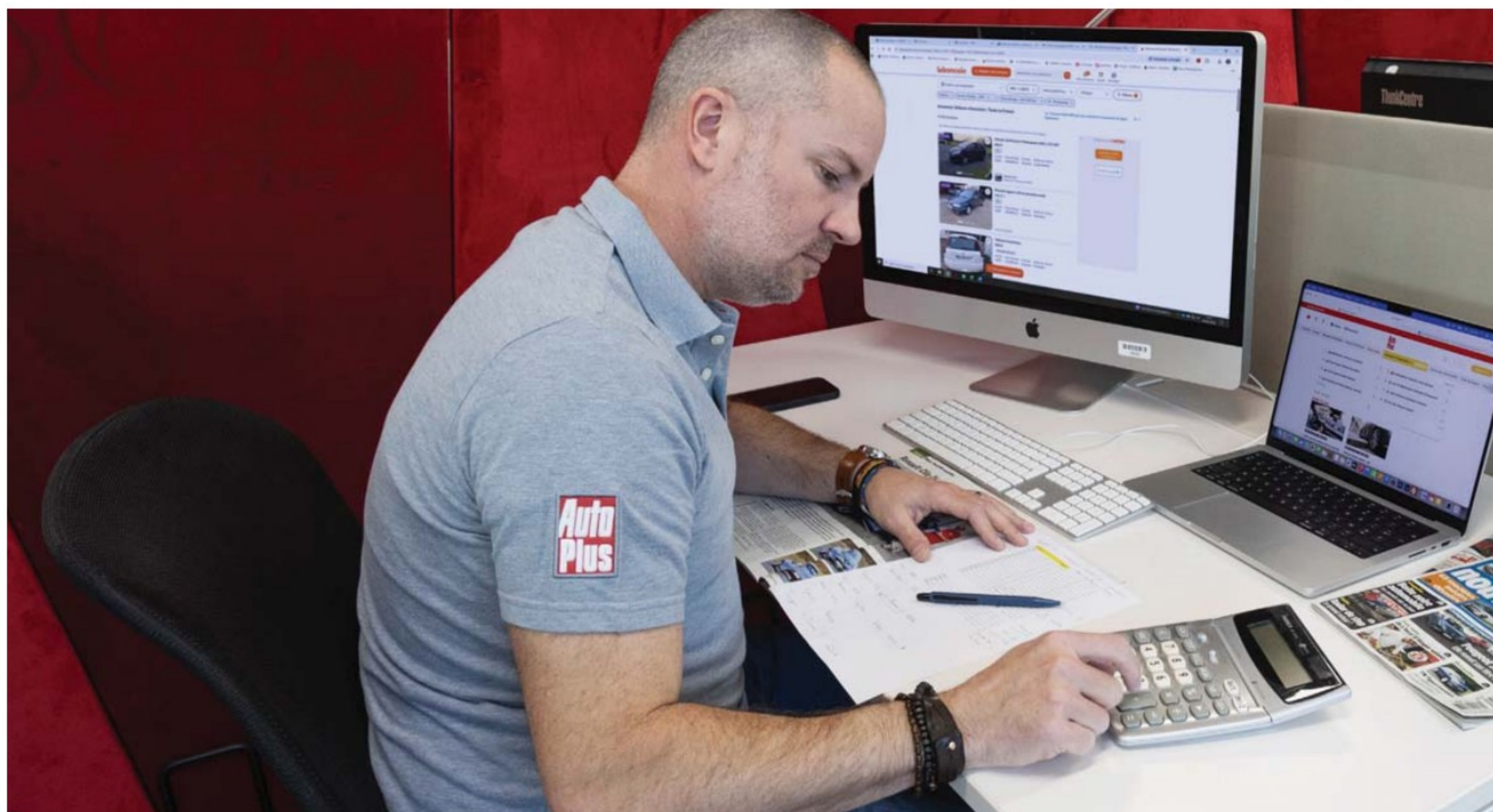
Alexandre Hauguel
Médecin généraliste



Julien Niel
Chiropracteur

Occasions à tout petit prix

Pour 1 000 balles, t'as plu



Acheter une voiture avec un budget trop juste pour s'offrir le dernier iPhone ? La chose paraît possible au vu des nombreuses annonces proposant des modèles à moins de 1 000 €. Pour le vérifier, nous avons sélectionné des autos fiables disponibles à ce prix et estimé les coûts réels à prévoir. Voyons si l'enveloppe initiale est respectée...

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux

Comme pour toute sélection de voitures d'occasion, la fiabilité est un critère essentiel. Mais pour éviter les mauvaises surprises après l'achat, d'autres paramètres sont aussi à prendre en compte. Voici ceux que nous avons retenus...

Des véhicules de particuliers. A petit prix, vous trouverez nombre de voitures de société, donc limitées à deux places, et dont le certificat d'immatriculation (carte grise) porte la mention VU. Si vous n'avez pas besoin de la banquette arrière, pourquoi pas. Mais gardez en tête que certains de ces véhicules n'ont pas été ménagés, entre charges lourdes et conducteurs multiples

pas toujours soigneux. De plus, en tant qu'utilitaires, ils sont soumis à un contrôle antipollution tous les deux ans, en alternance avec le contrôle technique traditionnel. Notre sélection ne concerne ici que des véhicules de particuliers.

Des autos de moins de 30 ans.

Au-delà de 30 ans, les occasions proposées oscillent entre le futur collector et la vieille guimbarde bonne pour la casse. En ne retenant que les autos mises en circulation après le 1^{er} janvier 1997, vous accédez en outre aux pastilles Crit'Air quelle que soit la motorisation choisie :

► Les modèles essence ont d'emblée droit à une pastille Crit'Air 3 à partir de cette date,

et passent en Crit'Air 2 dès le 1^{er} janvier 2006.

► En diesel, la pastille 5 s'applique sur les autos immatriculées jusqu'au 31 décembre 2000, la Crit'Air 4 du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005. Une contrainte pour les gros rouleurs amenés à circuler dans une ZFE (zone à faibles émissions), qui nous a incités à ne considérer que des diesels estampillés Crit'Air 3, donc immatriculés entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010.

► A noter, les autos fonctionnant au GPL sont classées Crit'Air 1 quel que soit leur âge. Hélas, l'engouement qu'elles suscitent fait grimper les prix au-delà du budget fixé...

Un kilométrage inférieur à 250 000 km. Les modèles sélectionnés étant fiables, une grande partie d'entre eux pourront passer ce cap. Néanmoins, le risque de faire face à de lourdes factures d'entretien augmente avec le kilométrage. Mieux vaut donc viser des autos sur lesquelles les opérations coûteuses (kit embrayage, distribution...) ont été réalisées récemment pour éviter de devoir doubler la mise de départ dans les mois suivant l'acquisition.

Des coûts d'usage raisonnables. A ce niveau de prix, on trouve aussi des autos exotiques, aux pièces détachées rares et chères, parfois issues de marques disparues (Chevrolet, Daewoo, Rover, Saab...). Par ailleurs, certaines annonces concernent des modèles haut de gamme, au train de vie élevé, boudés du grand public, ou encore des autos accidentées et/ou destinées à servir de donneuses d'organes. On s'en tiendra ici aux voitures complètes et roulanges, en se focalisant sur celles

s rien ?



ARNAUD SAUNIER

de grande diffusion, moins coûteuses à entretenir et à réparer.

Des exemples concrets, et détaillés. Comme pour chaque sélection, nous mettons en avant des exemples issus d'annonces réelles (à noter: les véhicules illustrés en photo ne sont pas les voitures effectivement en vente) et représentatifs du marché actuel de l'occasion. Nous avons décrit chaque véhicule avec précision, afin de rendre compte de son véritable état. Entretien et contrôle technique à jour ou non, petits bobos sur la carrosserie: tous les défauts fréquents sur les autos à petit prix sont mentionnés. Enfin, une liste des frais à prévoir (annoncés ou visibles) est dressée afin d'estimer le coût total d'achat, carte grise comprise (54€ en moyenne par cheval fiscal, demi-tarif pour les autos de plus de 10 ans). Pour coller aux tarifs actuels, nous avons retenu un prix moyen pour le CT (88€) et avons fait établir des devis à Orléans lorsque la révision n'était pas proposée sous forme de forfait.

Notre sélection à 1 000 €

Citroën Xsara

Vu une 1.8 Exclusive de 2000 avec 106 000 km à 800 €
 || Essence || 6 CV || 90 ch || 181 km/h || 8,1 l/100 km || Coffre: 408 dm³



CITROËN

LES FRAIS À PRÉVOIR

Une aile AV: 100 € montée
 Un contrôle technique: 88 €
 Une révision: 175 €
 Une carte grise: 162 €
Total: 1 325 €

► Pas très fraîche côté carrosserie mais ayant peu roulé, cette Xsara appartenait à une personne âgée. Celle-ci avait choisi le haut de gamme de l'époque: une finition Exclusive offrant la climatisation. La sellerie en velours invite au voyage, l'intérieur est impeccable. A l'extérieur, c'est l'inverse: porte conducteur d'une teinte différente, aile avant passager à changer (impératif pour le contrôle technique), plastiques à rénover, enjoliveurs fatigués à l'avant, nombreuses rayures... Sous le capot, le 1.8 de 90 ch est robuste et a été entretenu régulièrement, sauf ces dernières années, l'auto ayant très peu roulé. Une révision est donc à prévoir. Un choix de raison, qui pourra éventuellement être esthétiquement amélioré en temps utile.

Verdict Tentante, mais finalement un peu chère

Ford Fiesta

Vu une 1.3 X-Trend 5 portes de 2003 avec 176 000 km à 999 €
 || Essence || 5 CV || 70 ch || 156 km/h || 7,4 l/100 km || Coffre: 250 dm³



FORD

LES FRAIS À PRÉVOIR

Un pare-chocs arrière: 200 €
 monté (60 € si réparable)
 Deux soufflets de cardan: 120 €
 Un contrôle technique: 88 €
 Une carte grise: 92 €
 Un rabais sur le prix affiché: - 99 €
Total: 1 400 €

► Si sa peinture est un brin ternie, cette petite Fiesta V présente bien. Seul son pare-chocs arrière fendu sera à réparer, voire à changer. Autre dépense annoncée par le vendeur (qui précise également que le prix est négociable), les soufflets de cardan. Bon point, la dotation inclut les rétros électriques, les antibrouillards, la radio CD et les jantes alu. Sous le capot, le 1.3 est largement éprouvé, mais manque d'allant sur route. Il faudra toutefois jeter un œil au bocal de liquide de refroidissement pour écarter un joint de culasse HS (présence de "mayonnaise", un mélange d'huile et d'eau), souvent cité dans les annonces de Fiesta ayant plus de 150 000 km.

Verdict Trop chère

Notre sélection à 1 000 € (suite)

Opel Astra H

Vu une 1.7 CDTI 100 Enjoy de 2006 avec 235 000 km à 1 000 €
 Diesel 7 CV 100 ch 178 km/h 6,2 l/100 km Coffre: 356 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Une plaque d'immatriculation: 20 €
 Une glace de rétro: 10 €
 Un clignotant droit: 40 €
 Deux pneus (195/65 R15): 120 €
 Deux amortisseurs AV: 340 €
 Un contrôle technique: 88 €
 Une carte grise: 189 €
Total: 1 807 €

➤ Elle présente plutôt bien, cette Astra. Quoiqu'un peu sale, l'habitacle affiche lui aussi un bel état de conservation malgré les 235 000 km affichés. Le diesel de 100 ch offre des performances suffisantes, la dotation de cette finition de base inclut la clim. Bon point également pour les gros frais récemment effectués: turbo, débitmètre et démarreur viennent d'être remplacés. Hélas, le contrôle technique comporte plusieurs défauts majeurs: plaque d'immatriculation, vitre de rétroviseur, clignotant, frein à main, pneus ou encore amortisseurs, il y a pas mal de dépenses à prévoir pour obtenir un rapport favorable. Et les pièces détachées Opel ne sont pas forcément bon marché...

Verdict Beaucoup trop chère!

Renault Modus

Vu un 1.5 dCi 85 Dynamique de 2006 avec 214 000 km à 980 €
 Diesel 5 CV 85 ch 164 km/h 6,3 l/100 km Coffre: 242 à 336 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Un rétroviseur conducteur: 150 € monté
 Une carte grise: 135 €
Total: 1 265 €

➤ Photographié sous la pluie, ce qui masque les défauts de carrosserie, ce Modus présente plutôt bien. Les jantes alu semblent en état, la sellerie beige n'a pas trop mal vieilli, même si le tout mériterait un gros nettoyage. Dans le détail, on remarque que le rétroviseur gauche – qui intègre un rappel de clignotant – est cassé. Les pare-chocs comportent quelques griffures, mais rien de grave. Côté mécanique, le bilan est très positif: les kits distribution et embrayage ont été changés en 2023, tandis que le contrôle technique est valide. Tout bon! Finalement, moyennant un peu d'huile de coude pour lui redonner un bel aspect, ce Modus pourra rendre de fiers services pendant encore quelques années.

Verdict Un bon plan

Peugeot 206

Vu une 1.4 XR Présence 5 portes de 2000 avec 165 000 km à 850 €
 Essence 5 CV 75 ch 165 km/h 6,5 l/100 km Coffre: 264 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Un moteur d'essuie-glaces AV: 150 € avec montage
 Deux pneus (165/70 R13): 100 €
 Une carte grise: 135 €
Total: 1 235 €

➤ Avec son kilométrage raisonnable et son fidèle moteur TU, cette 206 a tout du bon choix pour rouler longtemps sans y consacrer un gros budget. L'annonce mentionne un contrôle technique valide, mais la photo montre des pneus avant bien usés. Leur remplacement est donc à prévoir, tout comme celui du moteur d'essuie-glaces à l'avant, défaillant. Avantage, cette 206 du millésime 2000 profite de la mise en série de l'ABS sur toute la gamme, qui complète la fermeture centralisée, les vitres et les rétros électriques de cette XR Présence. Son 1.4 se montre en outre beaucoup plus vif que le 1.1, sans imposer un coût d'usage supérieur. Surveillez juste le bocal de liquide de refroidissement pour déceler un éventuel joint de culasse HS.

Verdict Une valeur sûre

Toyota Yaris

Vu une 1.0 Linea Terra 3 portes de 2003 avec 225 000 km à 1 000 €
 Essence 4 CV 65 ch 154 km/h 6 l/100 km Coffre: 264 à 362 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Un contrôle technique: 88 €
 Une carte grise: 108 €
Total: 1 196 €

➤ Un bouclier avant d'une teinte différente, un hayon fonctionnel mais cabossé, cette Yaris présente les stigmates d'une vie citadine mouvementée. La fiabilité du modèle met toutefois en confiance, d'autant qu'il s'agit de la version restylée du premier opus. Au menu, direction assistée, ABS, airbags frontaux sur toute la gamme mais aussi vitres électriques, fermeture centralisée, radio K7 et, surtout, banquette 2/3-1/3 coulissante. Le petit 1.0 se révèle en outre fiable et à l'aise en ville, où la longueur (3,75 m) de l'auto est un bel atout. Un bon choix, donc, mais dont la remise en état esthétique (160 € pour le hayon, 100 € pour le bouclier avant) fait gonfler la mise de départ.

Verdict Intéressante... en l'état

Et pour quelques euros de plus...

Notre sélection à 1 500 €

Comme nous l'avons vu, rares sont les autos à 1 000 € sans frais à prévoir. Avant de signer, il faut donc établir précisément la liste des réparations indispensables, notamment en cas de contre-visite au contrôle technique. Dans tous les cas, prévoyez un petit matelas de 200 à 300 €, ou négociez d'autant le prix demandé pour rester dans les clous. Autre solution : investir un peu plus au départ afin de limiter le risque de dépenses imprévues par la suite...

Dacia Logan

Vu une 1.6 MPI Laureate de 2006 avec 124 000 km à 1 500 €

■ Essence ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h ■ 7,6 l/100 km ■ Coffre : 408 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Une carte grise : 162 €

Total : 1 662 €

➤ Hormis quelques griffures sur le bouclier arrière, la Logan de l'annonce est en très bon état. Les photos montrent des enjoliveurs récents achetés en centre-auto, des tapis de sol et une canne antiviol, ce qui témoigne d'un propriétaire soigneux. Même chose dans l'habitacle, bien conservé. Une gageure, car les selleries plissées et les volants qui se désagrègent sont monnaie courante sur cette première génération. La présence d'un 1.6 sous le capot est une autre bonne surprise puisqu'il offre la même solidité que le 1.4, la polyvalence en plus. Le vendeur précise que le CT est valide et que les factures sont disponibles, dont celle d'une grosse révision (avec pneus et soufflets de cardan) il y a six mois. Parfait !

Verdict Une affaire !

Fiat Bravo

Vu une 1.6 Multijet 90 Emotion de 2008 avec 185 000 km à 1 290 €

■ Diesel ■ 6 CV ■ 90 ch ■ 163 km/h ■ 6,4 l/100 km ■ Coffre : 386 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Un contrôle technique : 88 €

Une carte grise : 162 €

Total : 1 540 €

➤ Très exposée aux chocs, la carrosserie de cette Bravo ne comporte pourtant que quelques rayures, qui pourront être atténuées. Les phares méritent ici une petite rénovation pour retrouver leur transparence initiale, et c'est à peu près tout. A bord, le volant (en cuir et multifonction) pèle dans sa partie supérieure, tandis qu'il faudra envisager l'achat de tapis de sol pour cacher l'usure de la moquette. La dotation de cette finition Emotion apparaît par ailleurs assez riche, avec climatisation, jantes alu, quatre vitres électriques et régulateur de vitesse. Côté bémol, le contrôle technique date de 2025 et devra donc être repassé pour obtenir la carte grise.

Verdict Un bon plan méconnu

Volkswagen Polo

Vu une 1.4 16V 75 Sport 3 portes de 2004 avec 214 000 km à 1 350 €

■ Essence ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 162 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 257 dm³



LES FRAIS À PRÉVOIR

Une carte grise : 135 €

Total : 1 485 €

➤ Bien préparée par son propriétaire, cette petite Polo présente encore très bien malgré ses 214 000 km au compteur. Le volant en cuir est usé, mais les sièges sport de cette finition éponyme ont gardé un bel aspect. La dotation généreuse (clim, jantes alu, radio CD, régulateur de vitesse et 4 airbags) enfonce le clou. Sous le capot, bonne surprise puisqu'il s'agit du quatre cylindres de 75 ch, infiniment plus plaisant et plus solide que les 1.2 d'entrée de gamme. Il faudra toutefois s'assurer que la boîte de vitesses n'est pas à l'origine de bruits de roulement avant de signer le chèque.

Verdict Un bon plan

Notre bilan

Risqué à 1 000 €, jouable à 1 500 €

Rares sont les autos affichées au-dessous de 1 000 € qui sont capables de rouler sans occasionner de frais. A l'inverse, celles qui sont proposées autour 1 500 € se montrent généralement moins coûteuses à l'usage. Tout compte fait, l'écart de prix entre les premières et les secondes, souvent compris entre 200 et 300 €, incite à faire un effort à l'achat pour limiter les dépenses ultérieures. Avec, au passage, l'accès à des autos à la fois plus récentes et affichant moins de kilomètres.



Toyota Corolla Hybride (depuis 2018) à moins de 23 000 €



Derrière ses manières sérieuses, l'actuelle Corolla mérite le détour. Ses moteurs hybrides sobres et sa fiabilité à toute épreuve en font une des compactes les plus rassurantes en occasion. Reste à choisir le meilleur modèle.

► **Texte:** Jacques Warnery – **Photos:** Arnaud Saunier

Après deux générations d'Auris, l'insusable compacte Toyota reprend l'appellation Corolla à partir de fin 2018. Fidèle à l'esprit maison, ce dixième opus, qui s'étire sur 4,37 m, ne verse pas dans la fantaisie, même si sa version break Touring Sports, rallongée de 28 cm, présente un profil plus dynamique. En revanche, sa fiabilité légendaire apporte une incomparable tranquillité d'esprit au moment de jeter son dévolu sur un modèle d'occasion. L'engouement des taxis et VTC ainsi que l'étonnante fraîcheur de certains modèles dépassant

parfois 350 000 km au compteur témoignent d'ailleurs de cette réputation de robustesse. La relative austérité de la Corolla se retrouve à l'intérieur, avec une planche de bord sombre et quelques matériaux plutôt quelconques. Cependant, les assemblages sérieux résistent bien à l'épreuve du temps. En outre, l'habitabilité arrière dans la bonne moyenne accueille décentement les grands gabarits. A l'inverse, le volume du coffre demeure exigü, surtout dans la version 2.0, qui perd 92 dm³ en raison de l'emplacement de la batterie. Ceux qui recherchent davantage d'espace de charge-

ment se tourneront vers le break, qui enfourne de 558 dm³ (2.0) à 592 dm³ (1.8) de bagages, et dispose d'un double plancher favorisant la modularité. Il est facturé entre 500 et 1000 € de plus que la berline, mais se fait un peu plus rare dans les petites annonces.

La manière douce

Derrière le volant, la Corolla se montre sûre en toutes circonstances. Elle conserve également un compromis correct entre confort et dynamisme. L'offre de motorisations s'articule uniquement autour du fameux système hybride Toyota, qui s'apprécie d'abord pour sa douceur et ses

nombreuses phases électriques, notamment en utilisation urbaine. Il goûte en revanche peu les fortes sollicitations, durant lesquelles son moteur thermique devient plus bruyant sous l'effet d'une transmission comparable à celui d'un système CVT. La fiabilité rassurante rend toutes les versions recommandables. Déclinaison la plus abordable mais aussi la plus courante sur le marché, le 1.8 de 122 ch permet de réaliser de bonnes affaires en tirant un trait sur les performances. Sans verser dans la sportivité, le 2.0 et ses 184 ch cumulés offrent davantage d'agrément sur de longs trajets et proposent un parfait compromis. L'optimisation du système lors du restylage de juin 2022 n'apporte finalement pas grand-chose, ni au 1.8 de 140 ch, ni au 2.0 de 196 ch, qui reste hors budget (à partir de 25 000 €). ■

Sur route, la Corolla offre un bon compromis entre confort et efficacité, en berline comme en break. Ce dernier se révèle bien plus pratique, grâce à son coffre spacieux.



Les places arrière sont plutôt généreuses, mais l'assise manque un peu de rembourrage, ce qui se fait sentir sur les longs trajets. Le volume est calculé avec la carrosserie classique, mais, en break, il atteint 592 dm³ en version 1.8 (et 558 dm³ en 2.0).

Quelle finition ?

Évitez la finition Active, trop dépouillée, et commencez votre choix à partir de la Dynamic, intégrant l'essentiel. Selon les finitions, les options comprennent la peinture métallisée, les radars AV/AR, la sellerie mi-cuir ou le GPS. Les versions 2.0 sont disponibles à partir de la Dynamic Business et profitent d'une dotation complète. Enfin, le restylage (millésime 2023) s'offre des compteurs numériques 12,3" et un écran tactile de 10,5".



Dotation de série

Active: ABS, airbags (7), alerte de pression des pneus, clim auto. bizona, ESP, jantes 15", phares à leds auto., système audio CD 4HP avec Bluetooth et USB, volant multifonction.

Dynamic: accoudoir central AR, antibrouillards, caméra de recul, essuie-

glaces auto., jantes alu 16", système audio 6 HP avec écran tactile 8".

Dynamic Business: clé mains libres, GPS, palettes au volant, radar de recul.

Design (en plus de Dynamic): clé mains libres, jantes 17", palettes au volant,

phares bi-led.

GR Sport: jantes 18", présentation sportive.

Collection: aide au stationnement AV/AR, GPS, peinture métallisée bicolore, sellerie mi-cuir, sièges AV chauffants.

Quel moteur ?

NOS MESURES



	1.8 Hybrid 122	1.8 Hybrid 140	2.0 Hybrid 184
Vitesse maxi	167 km/h	167 km/h	187 km/h
Accélérations 1000 m D. A.	34s2	33s	30s2
Reprises 80 à 120 km/h en D	8s5	7s6	5s4
Consommation moyenne	5,5 l/100 km	6 l/100 km	5,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,6 / 6,5 / 4,4 l/100 km	6 / 6,7 / 5,2 l/100 km	6,6 / 6,9 / 4,3 l/100 km
Poids	1 421 kg	1 423 kg	1 481 kg
Moteur	Essence + électrique	Essence + électrique	Essence + électrique
Cylindrée	1 798 cm ³	1 798 cm ³	1 987 cm ³
Puissance maxi	122 ch cumulés	140 ch cumulés	184 ch cumulés
Couple maxi essence/électrique	142/163 Nm	142/185 Nm	190/202 Nm
CO ₂	76 g/km	100 g/km	85 g/km
Boîte de vitesses	Automatique, variable en continu	Automatique, variable en continu	Automatique, variable en continu

Hormis les dernières évolutions du 2.0, toute la gamme se trouve à moins de 23000 €.

1.8 Hybrid 122: disponible du lancement jusqu'au restylage de juin 2022, ce bloc d'entrée de gamme n'aime pas être bousculé. Il brille davantage par sa sobriété que par ses performances, un peu justes, notamment sur route. Ce modèle très diffusé permet de faire jouer la concurrence et on le trouve dès 13000 € avec 200000 km. Des modèles avec 100000 km se dénichent à partir de 15000 €. Comptez 17000 € avec 50000 km au compteur. Un bon choix

pour les budgets plus serrés.

1.8 Hybrid 140: lancée au restylage, cette version de 140 ch compte sur une partie électrique un peu plus consistante, grâce à une batterie évoluée qui vient épauler le 1.8 thermique. Les performances progressent subtilement, mais les consommations augmentent de manière disproportionnée, surtout en ville. Plus chère car plus récente, elle reste encore rare dans le budget. Prévoyez 19000 € avec moins de 100000 km et environ 23000 € avec 50000 km.

2.0 Hybrid 184: commercialisé jusqu'au

restylage de juin 2022, cette version de 184 ch dispose d'un moteur thermique 2.0 plus puissant et profite de phases électriques plus nombreuses. Malgré un caractère toujours paisible, son surcroît de tonus s'apprécie largement au quotidien, au prix de consommations un peu plus élevées sur route. L'offre est assez abondante avec des kilométrages parfois importants. Les exemplaires avec moins de 100000 km se négocient dès 18000 €, et ceux affichant moins de 50000 km à partir de 20000 €, avec des millésimes anciens.

A surveiller

Batterie 12 V. La gestion électronique peut affecter la batterie 12 V, qui se décharge quand la voiture n'est pas souvent utilisée.

Pompe à carburant. Dysfonctionnements de la pompe haute pression (manque de résistance des pièces internes), sur des autos fabriquées entre juin 2018 et novembre 2022. Ils peuvent entraîner des fuites de carburant et un risque d'incendie. Rappels en juillet 2021 et en 2024.

Toit panoramique. Le filet pare-vent peut se détacher à haute vitesse, à cause d'une fixation non conforme sur les modèles fabriqués entre



NICOLAS SOLER

le 17 décembre 2018 et le 28 février 2019. Rappel en février 2020.

Vibrations. Les fréquences moteur mal maîtrisées à certains régimes engendrent des vibrations dans le châssis coque, à cause de Silentbloc de berceau moteur trop fins.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Une Touring Sports 184 ch Collection d'avant 2023

Une 122 ch à carrosserie classique constitue le choix de la raison, mais un budget plus confortable permet de se faire plaisir avec un joli break de 184 ch. Un millésime 2022 avec 97000 km et une garantie trois ans se trouve à 22300 €.

Aides de l'Etat, de la ville, de la région et selon les profils...

Comment financer son permis de conduire

La voiture est souvent indispensable pour se déplacer, chercher un emploi, se rendre à son travail... Le hic, c'est que le coût du permis est devenu un frein, notamment pour les jeunes. Bonne nouvelle, il existe des aides pour le financer en partie. Tour d'horizon...



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



Se déplacer est essentiel pour se sentir autonome. Or, si l'on parle de plus en plus de mobilités douces et de transports en commun pour rouler plus propre, force est de constater qu'en dehors des grandes agglomérations et de leurs proches banlieues, il est difficile, voire impossible, pour beaucoup de s'en contenter. Dans de nombreuses zones – et pas seulement rurales –, la voiture reste incontournable. Et, avec elle, le permis B, dont le coût ne cesse de grimper. Il faut aujourd'hui compter près de 2000€ en moyenne ! Un véritable obstacle, en par-

ticulier pour les 17-25 ans, qui démarrent dans la vie, et pour les plus modestes en général. Conscient de ce frein à l'accès au permis, l'État a mis en place plusieurs dispositifs pour alléger cette charge. Et si l'aide aux apprentis et la possibilité de bénéficier de son Compte personnel de formation (CPF) sont en péril (*voir encadré*), d'autres solutions existent.

Permis à 1 € par jour

C'est quoi ? Il s'agit d'un prêt à taux zéro destiné à aider au financement du permis A (moto) ou B (voiture). Il est accordé – sans condition dans ressources – par

un établissement financier partenaire de l'État, qui prend les intérêts à sa charge. Si le candidat choisit librement la banque, il doit obligatoirement s'inscrire dans une école de conduite labellisée (liste disponible sur Securite-routiere.gouv.fr).

Pour qui ? Les 15-25 ans.

Combien ? 600, 800 ou 1200€. En cas d'échec à l'épreuve pratique, un prêt complémentaire de 300€ peut être accordé pour une formation supplémentaire.

A savoir. Le remboursement du prêt n'est pas conditionné à l'obtention du sésame. Sauf à l'anticiper (sans frais), il se poursuit jusqu'au règlement intégral des

sommes empruntées. Exemple : pour 1200€, il faudra rembourser 30€ durant 40 mois.

Bourse versée par la collectivité

C'est quoi ? C'est une aide à la mobilité qui est mise en place par les mairies. Elle consiste à prendre en charge une partie des frais du permis. En contrepartie, le candidat s'engage à effectuer une activité d'intérêt collectif (jusqu'à 50 heures et plus), au sein d'une association. Attention, chaque collectivité définit ses propres critères d'attribution.

Pour qui ? Les 16 (ou 18)-25 ans. Pour exemple à Lille (59) l'aide "Parcours permis" est réservée

ASSURANCE



Collision avec du gibier : qui paie les dégâts ?

Si vous circulez aux abords de champs ou de forêts, le risque est bien réel. Depuis le 14 septembre 2025 et jusqu'au 28 février prochain, voire jusqu'au 31 mars 2026, dans certaines régions et selon les espèces, la chasse est ouverte. Une période où le risque de collision avec un animal sauvage augmente nettement. Sangliers et chevreuils qui pullulent en sont le plus souvent la cause, avec à la clé des dommages parfois considérables. Côté indemnisation, tout dépend alors de votre contrat d'assurance. Les dégâts

matériels sont couverts par une formule tous risques. Les dommages corporels du conducteur, eux, relèvent de la garantie idoine, tandis que ceux des passagers sont pris en charge par la responsabilité civile. Assuré au tiers, les réparations restent à votre charge. En revanche, si l'accident a entraîné des dommages corporels, le Fonds de garantie des victimes (FGV) peut intervenir au nom de la solidarité nationale. En 2025, plus de 700 victimes et proches l'ont ainsi saisi, soit + 33% par rapport à 2020.

aux Lillois âgés de 18 à 25 ans en situation précaire, alternant ou apprenti (ou moins de 30 ans pour les créateurs d'entreprise ou personnes en situation de handicap).

Combien ? 500 € en général (jusqu'à 1000 € à Lille).

A savoir. Il faut se renseigner auprès de votre mairie, de la mission locale ou de l'organisme d'aide sociale à la jeunesse de votre lieu de résidence.

Aides régionales, départementales...

C'est quoi ? Une bourse pour faciliter la mobilité et l'insertion professionnelle. Les conditions d'attribution de ces aides se font en fonction des ressources et diffèrent selon les territoires.

Pour qui ? Les jeunes jusqu'à 25-26 ans. La tranche d'âges varie selon le département ou la région.

Combien ? Très variable d'un département à l'autre. Exemple : 150 € en Auvergne-Rhône-Alpes pour les jeunes de 17 ans, cumulable avec l'avantage PASS' Région jeunes qui peut financer le permis de conduire B jusqu'à 500 € en fonction du profil.

A savoir. En contrepartie, le jeune aura parfois à réaliser des heures de bénévolat. Se renseigner auprès de la maison France services la plus proche de chez soi (France-services.gouv.fr) ou sur le site de la région (exemple : Auvergnerrhonealpes.fr).

... et de France Travail

C'est quoi ? Un dispositif qui doit permettre de trouver plus facilement un emploi. Et où l'absence de permis est reconnue comme obstacle à l'embauche.

Pour qui ? Les demandeurs d'emploi inscrits à France Travail (ex-Pôle Emploi) depuis au moins six mois (dérogation possible si pro-

messe d'embauche nécessitant le permis). Et sous condition de ressources.

Combien ? 1200 € maximum attribuables une seule fois et dans la limite des enveloppes budgétaires disponibles, qui varient en fonction des régions.

A savoir. L'aide doit être demandée avant toute inscription à l'auto-école. Elle peut être aussi octroyée pour repasser toutes les épreuves en cas de permis invalidé faute de points (mais pas pour le code seul). Et n'est pas cumulable avec un autre dispositif. Sauf motif exceptionnel, l'agence France Travail doit être située dans la zone de résidence du candidat (infos sur Francetravail.fr ou au 3949).

Dispositif pour les personnes handicapées

C'est quoi ? Une aide financière destinée à faciliter l'accès à l'emploi ou le maintien dans l'activité professionnelle, lorsque le permis de conduire est nécessaire. En général, elle vient en complément d'un autre dispositif (régional, local, etc.).

Pour qui ? Les personnes en situation de handicap reconnues (RQTH*), sans condition d'âge.

Combien ? Jusqu'à 1000 €, selon la situation et le projet, l'aide étant accordée au cas par cas.

CPF, apprentis... en sursis

Plusieurs dispositifs permettant de financer le permis pourraient évoluer sous peu :

► Le projet de loi de finances (PLF) prévoit de restreindre l'**usage du Compte personnel de formation (CPF)** pour payer le permis B, voire les permis poids lourd (C) et transport en commun (D).

L'objectif du gouvernement serait de réserver ce financement aux seuls demandeurs d'emploi. Une mauvaise nouvelle pour les salariés qui comptaient mobiliser leurs droits (500 € crédités par an, plafonnés à 5000 €), afin d'alléger la facture.

► Autre mesure envisagée : la suppression de l'**aide de 500 € accordée depuis 2019 aux apprentis** majeurs pour passer le permis B. Elle est jugée redondante avec d'autres dispositifs.

► Enfin, la prise en charge du **code de la route via le Service national universel**, pour les 15-17 ans, n'est pas non plus assurée d'être reconduite, faute de crédits alloués (Snu.gouv.fr)

Face à ces coups de rabot, la levée de boucliers a été unanime. Résultat, plusieurs recours ont été déposés la semaine dernière auprès du Conseil constitutionnel, qui doit statuer ces jours-ci sur la constitutionnalité des mesures présentes dans le PLF. A suivre.

A savoir. Les démarches sont à effectuer dans une Maison départementale des Personnes handicapées (MDPH), de l'Association de gestion de fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph.fr) ou avec l'aide de France Travail.

Secteurs pros, militaires... des coups de pouce ciblés

C'est quoi ? Des aides réservées à un public spécifique. Elles sont proposées notamment

par le secteur du bâtiment (Pro BTP), le ministère des Armées et la Garde nationale.

Pour qui ? Les apprentis du secteur du BTP âgés de 15 à 30 ans, les volontaires stagiaires du Service militaire volontaire (SMV) engagés pour 8 à 12 mois, et les réservistes de la Garde nationale, âgés de 18 à 25 ans.

Combien ? 600 € pour les apprentis du BTP; jusqu'à 1000 € pour les réservistes. Dans le cadre du SMV, la formation permet d'obtenir le brevet militaire de conduite, convertible en permis B civil.

A savoir. Les conditions varient d'une aide à l'autre, d'un secteur à l'autre. Se renseigner auprès des organismes : Probtp.com, Cer-reseau.com (réservistes) et Le-smv.gouv.fr

* RQTH : reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé. Elle est attribuée par la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH).



Le prix élevé du permis de conduire nécessite parfois de se faire aider. Le dispositif le plus connu est le permis à 1 € par jour.

LOI

50 km/h de trop sur la route, c'est un délit

Depuis le 1^{er} janvier 2026, dépasser la vitesse autorisée d'au moins 50 km/h est sanctionné plus sévèrement. Avant c'était une infraction avec amende contraventionnelle de 5^e classe et un délit en cas de récidive. Désormais c'est d'office un délit, jugé par un tribunal correctionnel. Pas moins. L'auteur encourt une amende pouvant atteindre 3750 € (contre 1500 € auparavant), ainsi qu'une peine maximale de trois mois d'emprisonnement. S'ajoutent les peines complémentaires habituelles, telles une suspension du permis pouvant aller jusqu'à

trois ans, la confiscation du véhicule si le conducteur en est le propriétaire, un retrait de six points... l'inscription au casier judiciaire. La rétention immédiate du permis pour 72 h en cas d'interpellation reste aussi d'actualité. Par ce durcissement, le gouvernement entend renforcer la lutte contre les comportements les plus accidentogènes. Et si une amende forfaitaire délictuelle (AFD) de 300 €, minorée à 200 €, est aussi prévue, elle n'est pas envisagée dans l'immédiat, comme nous l'a confirmé Estelle Balit, la nouvelle déléguée interministérielle à la Sécurité routière.



LIONEL VADAM/L'EST REPUBLICAIN/MAXPPP



Dacia Duster (2020)

5 943 € pour remplacer son moteur hors service à 74 000 km !



Sébastien Hager est persuadé que la proposition de participation que lui a faite Dacia est insuffisante, compte tenu de l'âge et du kilométrage de son auto. Pour lui, son Duster est victime d'une panne bien connue de la marque.

► **Texte :** Pierre Audemar - **Photo :** Yann Lefebvre

Fidèle lecteur du journal que vous tenez entre les mains, Sébastien Hager, de Jaux (60), est sûr de faire le bon choix, lorsqu'il passe commande d'un Dacia Duster 1.0 TCe 100 neuf au printemps 2020. Deux précautions valant mieux qu'une, il vérifie que les préconisations d'entretien édictées par le constructeur sont scrupuleusement

respectées. Il garde d'ailleurs précieusement les factures l'attestant. C'est donc avec un certain étonnement qu'il constate, il y a quelques semaines, que son SUV perd du liquide de refroidissement. Conscient de l'importance de ce fluide, il confie sans tarder sa voiture à un concessionnaire proche de son domicile. Une fois les contrôles effectués, ce dernier délivre un verdict aussi

surprenant que peu argumenté. Selon l'homme de l'art, le moteur a souffert du manque de liquide de refroidissement et doit donc être remplacé.

Plus de la moitié du prix de la voiture

Si ce diagnostic stupéfie Sébastien, le montant des réparations le met bientôt hors de lui. En effet, le devis qui lui est initialement remis atteint 13 110 €. C'est plus de 50% de la valeur neuve de ce Duster ! Une fois le choc encaissé, Sébastien retrouve ses réflexes de "lecteur aguerri" d'*Auto Plus* et demande au concessionnaire de monter un dossier auprès de Dacia France afin d'obtenir une participation aux coûts des réparations. Une réaction salutaire, puisque la marque lui accorde alors un geste correspondant à 55% du montant total du devis. Après en avoir discuté avec sa compagne et son beau-père, eux aussi lecteurs de notre journal, il en arrive à la conclusion que cette offre est insuffisante. Il nous soumet alors son dossier pour, dans un premier temps, s'assurer de la justesse de son raisonnement et, dans un second temps, obtenir notre appui. ■

Notre stratégie : objectif 80 % de prise en charge

Depuis qu'il s'est vu remettre les clés de son Duster, Sébastien a eu les bons réflexes. D'abord en respectant scrupuleusement le plan d'entretien. Ensuite, en exigeant de Dacia une participation financière pour cette panne précoce. Sur ce second point, il n'a toutefois obtenu qu'une satisfaction partielle. En effet, le barème de nos experts confirme que, avant 100 000 km, le changement de moteur est totalement à la charge de la marque. Toutefois, les presque 6 ans de ce SUV justifient que soit appliqué un taux de vétusté de 20% sur cette offre.

AFFAIRE EN COURS

Eric Guillaumet est de plus en plus excédé par Mercedes

Depuis la publication de son dossier dans notre n° 1943, Eric Guillaumet, de Compertrix (51), ne cesse de mettre la pression sur Mercedes. Comme le lui ont confirmé nos experts, il trouve que le refus de prise en charge du phare avant droit de son GLA de 2020 (41 000 km) est totalement anormal et compte bien récupérer au moins 80 % de la facture de 2 259 € qu'il a dû régler. Mis en demeure par lettre recommandée avec AR, le service relations clientèle a, pour toute réponse, rejeté la faute sur le siège, situé en Allemagne. Mais Eric n'est pas prêt à baisser les bras.

AFFAIRE RÉGLÉE

Ford a payé 385 % de l'embrayage !

Ce n'est pas une erreur de frappe : Louis-David Lachkar, de Sartène (20), dont nous relations les déboires dans notre n° 1777, a reçu de Ford presque quatre fois le montant des réparations qu'il a dû effectuer sur sa Focus 1.0 EcoBoost 125 de 2018. A seulement 36 800 km, l'embrayage et le volant moteur avaient rendu l'âme avec, à la clé, un devis de réparation de 1 557 €. Ford ne proposant alors que 45 % de prise en charge, Louis-David n'a pas craint, comme le conseillent nos experts après des démarches amiables infructueuses, de faire appel à la justice. Un choix... payant !

Les autres dossiers

Peugeot 208 (2021)

Faisceau rime avec défaut

Propriétaire d'une E-208 136 ayant 10 000 km au compteur, je suis confrontée à une panne surprenante : le faisceau reliant la batterie de traction à l'onduleur est HS (1 234 €). Est-ce normal que Peugeot ne me propose qu'une prise en charge de 75 % ?
Annie Leyrolles, 37340 Hommes

NOTRE STRATÉGIE : compte tenu du kilométrage que vous avez effectué avec votre E-208, cet élément n'a certainement pas été sursollicité. Et puisque votre auto n'a pas encore 5 ans, Peugeot ne peut jouer la carte de la vétusté. Vous pouvez donc mettre en demeure le constructeur de vous accorder une prise en charge totale. A cet effet, utilisez le modèle de lettre type ci-contre et expédiez votre courrier en recommandé avec AR.

Renault Zoe (2019)

Services déconnectés

Ma Zoe R75 n'a que 30 100 km. A plusieurs reprises, elle a connu des soucis de connexion, réglés par des mises à jour à distance avec l'application MyRenault. Cette fois, le garage me dit que le calculateur du boîtier télématique est à changer. Renault n'accepte de payer que 45 % du devis (987 €).
Pascal Willemin, 13510 Eguilles

NOTRE STRATÉGIE : le boîtier télématique est le composant (présent sur toutes les voitures neuves afin, notamment, de piloter l'eCall) qui permet à la Zoe d'être connectée au réseau 4G. Il ne s'agit pas d'une pièce d'usure. D'ailleurs, sa durée de vie est, comme l'indique le barème de nos experts, d'au moins 250 000 km. Même si votre Zoe est très loin d'avoir autant circulé, son âge, supérieur à 5 ans, justifie qu'une part des réparations soit à votre charge. Mais Renault doit endosser 80 % des frais.

Prise en charge : la lettre type

► Panne anormale ou remplacement de pièces prématuré ? Même après la fin de la garantie constructeur, la marque doit assumer tout ou partie des frais. Voici la lettre type pour vous aider à rédiger votre courrier de prise en charge.

[Prénom NOM]
[Adresse postale]

[Votre ville], le [XX xxxxxx] 2026

[Marque de l'automobile] – 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 XXXXX 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

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



Installez correctement des chaussettes à neige



Si la pose de chaînes textile, appelées aussi chaussettes, paraît assez simple, la réalité peut s'avérer plus complexe une fois en situation. Voici quelques rappels utiles pour procéder correctement à leur mise en place.

► **Texte :** Christophe Conche
Photo : Arnaud Saunier

Avant de vous lancer

- Avant tout, identifiez la largeur, la hauteur et le diamètre de vos pneus. Ces données sont indiquées sur leur flanc (exemple : 205/55 R16 ou 16/55-205). Mais cela ne suffit pas à s'assurer de la possibilité d'un montage. La marque et le modèle seront aussi à préciser.
- Si certains véhicules sont dits "chaînables", l'espace entre la roue et le passage de roue n'est pas toujours suffisant pour y passer les mains. Or, cet espace s'avère indispensable pour installer des chaussettes. Si nécessaire, soulevez légèrement le véhicule à l'aide d'un cric, en veillant à ce que la roue concernée reste en contact avec le sol.
- Les kits de chaussettes fournissent souvent des gants de piètre qualité. Ceux-ci peuvent se déchirer, glisser sur les manches, et offrent une protection limitée contre les blessures. Il est recommandé d'investir dans une paire adaptée (moins de 9 € chez Michelin). De plus, peu de modèles proposent un tapis de sol pour préserver les genoux (autour de 10 € chez Castorama).
- Les situations imposant l'installation sont rarement favorables. Vérifiez que toutes les conditions de sécurité (surface plane non glissante) sont réunies, surtout si vous levez l'auto.
- Une fois en place, les chaussettes se font vite oublier à la conduite par rapport à des chaînes métalliques. Toutefois, en cas d'accélération brutale, de braquage soudain ou de freinage appuyé, un risque de déchausage existe. L'anticipation demeure donc primordiale, tout comme l'usage du frein moteur. Et évitez de dépasser les 40 km/h !



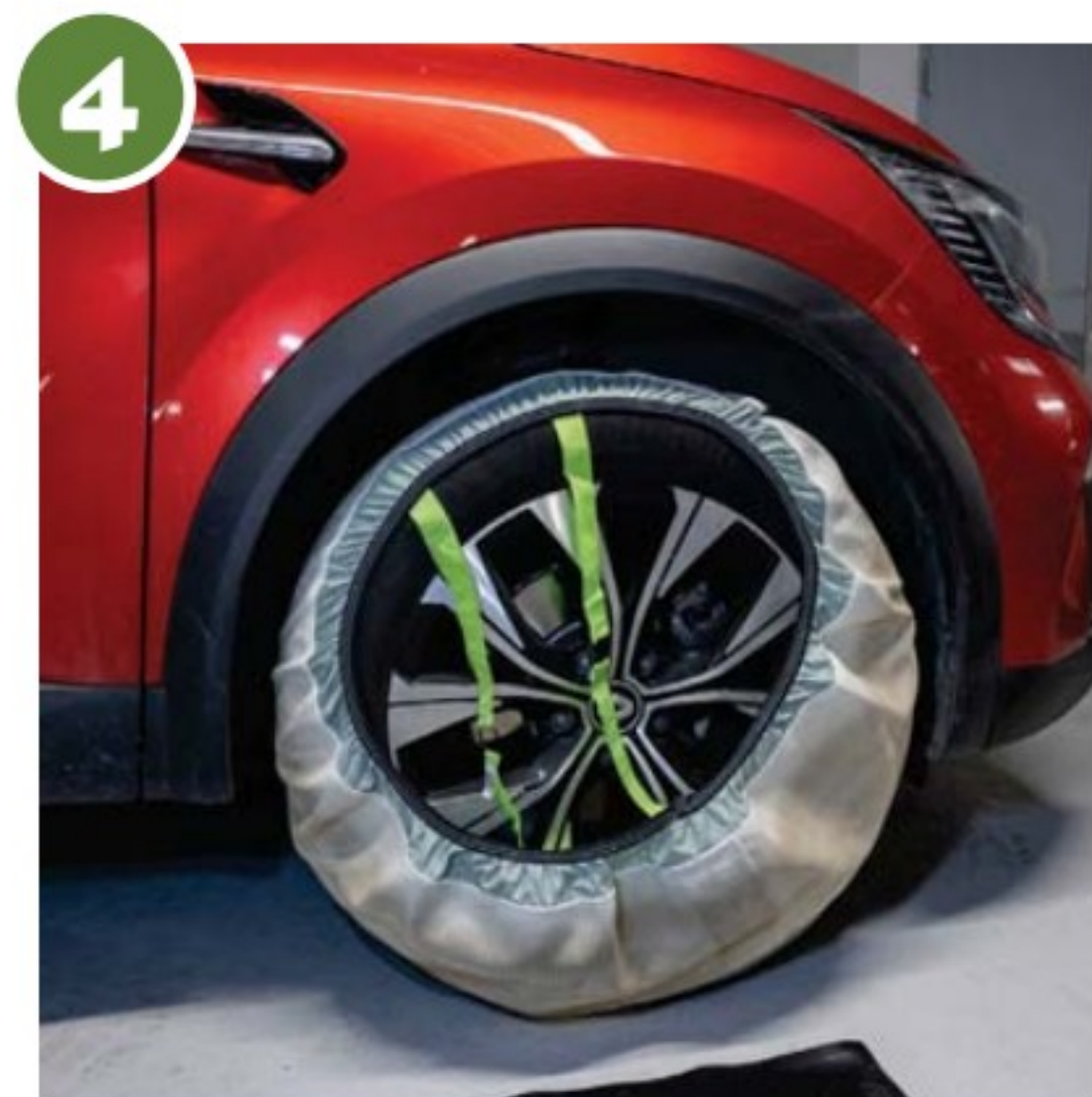
1 **Préparez-vous en sécurité.** Stationnez le véhicule sur une surface plane et stable. Serrez le frein à main, coupez le moteur et allumez les feux de détresse. Enfilez des gants et dépliez les chaussettes pour les mettre dans le bon sens.



2 **Repérez les roues à équiper.** Les chaussettes sont à installer sur les roues motrices, c'est-à-dire à l'avant pour une traction, à l'arrière pour une propulsion, voire sur les quatre roues pour un modèle à transmission intégrale (4x4).



3 **Positionnez la chaussette sur le pneumatique.** Enfilez la chaussette sur la partie supérieure du pneu en la centrant correctement et en vous assurant de couvrir toute la bande de roulement. Tirez-la vers le bas au maximum, sans la faire passer sous la roue.



4 **Déplacez le véhicule.** Avancez ou reculez le véhicule de quelques dizaines de centimètres afin de dégager la partie du pneu restée au sol. Coupez le moteur et serrez de nouveau le frein à main avant de terminer l'installation.



5 **Finalisez la mise en place.** Poursuivez le montage en couvrant entièrement le pneu, puis ajustez la chaussette pour qu'elle soit bien répartie et plaquée sur la surface de roulement.



6 **Vérifiez avant de repartir.** Pour contrôler la bonne tenue des chaussettes, roulez à petite vitesse sur quelques mètres, puis inspectez une dernière fois leur position. Adoptez ensuite une conduite souple, sans accélération ni freinage brusque.

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 CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	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 €

	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	11 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	8 %	- 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 TFSI 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	6 %	+ 77 900	E
RS3/400 ch	75 600	6 %	+ 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 %	- 4 600	Elec
55 quattro/340 ch	70 450	5 %	- 385	Elec
Q4 Sportback e-tron				
45 77 kWh/285 ch	46 990	6 %	- 4 600	Elec
55 quattro 77 kWh/340 ch	72 450	7 %	- 385	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	6 %	+ 9 319	E
SQ5/367 ch	100 150	6 %	+ 69 584	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	69 550	6 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	79 300	6 %	+ 9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	63 550	6 %	+ 8 900	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	62 100	4 %	+ 9 909	E
SQ5/367 ch	102 350	4 %	+ 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 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	76 950	5 %	- 385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	98 470	2 %	- 385	Elec
Q6 Sportback e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	73 300	8 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	79 350	8 %	- 385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	100 870	1 %	- 385	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 %	- 385	Elec
performance 94,9 kWh/367	74 700	7 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	81 850	7 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	105 250	7 %	- 385	Elec
A6 Avant e-tron				
75,8 kWh/285 ch	66 450	8 %	- 385	Elec
performance 94,9 kWh/367	76 200	8 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 850	8 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	106 750	9 %	- 385	Elec
e-tron GT				
quattro 97 kWh/584 ch	119 000	0 %	- 385	Elec
S 97 kWh/680 ch	137 650	11 %	- 385	Elec
RS 97 kWh/856	161 600	nc	- 385	Elec
RS performance 97 kWh/925	174 550	9 %	- 385	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	12 %	+ 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	9 %	+ 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
iX1				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	14 %	- 3 380	Elec
eDrive30 64,8 kWh/313 ch	57 300	14 %	- 345	Elec
X2				
sDrive20i/170 ch	49 250	7 %	2 268	E
M35i xDrive/300 ch	66 500	nc	33 674	E
sDrive18d/150 ch	49 950	7 %	3 026	D
sDrive20d/163 ch	52 050	7 %	2 410	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	3 %	+ 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	9 %	+ 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	6 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 200	3 %	+ 190	FHEV
Électrique 29 kWh/113 ch	19 990	6 %	- 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	2 %	- 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	5 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	35 950	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 000	10 %	0	FHEV
Électrique 46 kWh/136 ch	34 700	6 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	36 650	7 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	34 990	11 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/195 ch	42 490	7 %	+ 1 740	PHEV
Électrique 73 kWh/210 ch	40 290	11 %	- 3 600	Elec
C5 X				
1.2 Hybride/145 ch	43 850	11 %	+ 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				
Sprag				
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	0 %	+ 400	E
1.0 TCe/100 ch	16 050	0 %	+ 360	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 150	0 %	+ 100	GPL
Sandero Stepway (nouvelle)				
1.0 TCe/110 ch	17 650	0 %	+ 818	E
1.2 Eco-G/120 ch	16 350	0 %	+ 210	GPL
Jogger (nouveau)				
1.0 TCe/110 ch	20 700	0 %	+ 1 386	E
1.2 Eco-G/120 ch	18 700	0 %	+ 280	GPL
1.8 hybrid/155 ch	25 600	0 %	0	FHEV
Duster				
1.2 mild hybrid/140 ch	24 000	0 %	+ 400	E
1.8 hybrid/155 ch	26 900	0 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	19 990	0 %	+ 330	GPL
1.2 hybrid-G 4x4/150 ch	28 800	0 %	+ 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	9 %	- 3 600	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	4 %	+ 230	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/225 ch	48 200	3 %	0	PHEV
1.5 BlueHdi/130 ch	40 900	nc	+ 1 761	D
E-Tense 58,3 kWh/213 ch	46 990	3 %	- 3 600	Elec
DS 7				
1.5 BlueHdi/130 ch	51 850	17 %	+ 100	D
N°8 (nouvelle)				
FWD 74 kWh/230 ch	59 500	5 %	- 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	5 %	+ 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	13 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	33 900	13 %	- 3 600	Elec
500 Cabrio				
1.0 Hybrid/65 ch	22 400	4 %	+ 310	E
21,3 kWh/95 ch	31 900	18 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	35 400	18 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	42 300	14 %	- 3 600	Elec
Grande Panda				
1.2 Turbo/100 ch	16 900	0 %	+ 898	E
1.2 Hybrid Turbo/110 ch	19 400	5 %	+ 210	FHEV
42 kWh/113 ch	23 900	7 %	- 3 600	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo/145 ch	27 200	9 %	+ 75	FHEV
51 kWh/156 ch	35 900	14 %	- 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 %	+ 890	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
1.0T-GDI/90 ch	21 450	nc	+ 400	E
Instar				
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	Energie
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 SAMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 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 SAMG 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 SAMG 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	75 600	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	6 %	+ 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
580 e 4Matic/510 ch	148 400	7 %	+ 15 500	PHEV

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Energie
63 SAMG 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	9 %	- 300	Elec	
680 Maybach 118 kWh/658 ch				
216 800	0 %	- 300	Elec	
GLS				
450/381 + 20 ch				
	nc	+ 80 000	E	
580/517 + 22 ch				
	nc	+ 80 000	E	
63 AMG/612 + 22 ch				
	nc	+ 80 000	E	
600 Maybach/557 + 22 ch				
	5 %	+ 80 000	E	
450 d/367 + 20 ch				
	nc	+ 80 000	D	
Classe G				
500/449 + 20 ch				
	0 %	+ 80 000	E	
63 AMG/585 + 20 ch				
	0 %	+ 80 000	E	
450 d/367 + 20 ch				
	0 %	+ 80 000	D	
580 EQ 116 kWh/587 ch				
	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
SAH/218 ch				
	42 500	3 %	+ 3 552	E
John Cooper Works AH/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 AH/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-TGPL/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)				
87 kWh/220 ch				
	44 990	6 %	- 4 800	Elec
Outlander				
PHEV/306 ch				
	51 590	15 %	+ 4 900	PHEV
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh/120 ch				
	28 000	0 %	- 3 579	Elec
52 kWh/150 ch				
	33 500	0 %	- 3 579	Elec
Juke				
1.2 DIG-T/114 ch				
	25 750	16 %	1 074	E
1.6 Hybrid/143 ch				
	31 050	13 %	0	FHEV
Leaf (nouveau)				
52 kWh/177 ch				
	35 300	0 %	- 3 579	Elec
75 kWh/217 ch				
	40 300	0 %	- 3 579	Elec
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid/140 ch				
	32 700	14 %	+ 2 544	E
1.3 Mild Hybrid X-Tronic/158 ch				
	35 800	14 %	+ 2 205	E
1.5 Hybrid e-Power Gen3/205 ch				
	37 600	8 %	+ 850	FHEV
X-Trail				
1.5 e-Power/204 ch				
	43 800	15 %	+ 2 763	FHEV
1.5 e-4orce/213 ch				
	46 100	15 %	+ 5 615	FHEV
Ariya				
63 kWh/218 ch				
	39 300	16 %	- 397	Elec

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
SKODA (suite)				
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 %	- 3 450	Elec
60 - 59 kWh/204 ch	37 380	8 %	- 3 450	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	42 970	7 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	50 800	10 %	- 4 600	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 400	12 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	54 890	11 %	- 385	Elec
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 150	9 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	57 640	10 %	- 385	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	16 %	- 300	Elec
94 kWh/363 ch	51 600	15 %	- 300	Elec
94 kWh/588 ch	56 100	13 %	- 300	Elec
Brabus 94 kWh/646 ch	61 600	7 %	- 300	Elec
SUBARU				
Uncharted (nouvel)				
57,7 kWh/165 ch	36 990	nc	- 300	Elec
77 kWh/221 ch	41 990	nc	- 300	Elec
77 kWh/338 ch	47 990	nc	- 300	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
Solterra (nouveau)				
73,1 kWh/342 ch	48 990	nc	- 300	Elec
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	- 340	Elec
61 kWh/174 ch	35 300	nc	- 340	Elec
61 kWh/184 ch	37 800	nc	- 340	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
TESLA				
Model 3				
Standard 60 kWh */283 ch	36 990	9 %	- 400	Elec
Premium 80 kWh */320 ch	44 990	8 %	- 400	Elec
Premium AWD 80 kWh */440 ch *	49 990	8 %	- 400	Elec
Performance 80 kWh */500 ch *	57 490	6 %	- 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 (nouvelle)				
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	15 %	0	PHEV
C-HR+ (nouveau)				
58 kWh/167 ch	39 600	3 %	- 380	Elec
77 kWh/224 ch	43 900	3 %	- 380	Elec
77 kWh/343 ch	51 400	3 %	- 380	Elec
Prius				
Hybride Rechargeable/223 ch	44 400	9 %	0	PHEV
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/191 ch	46 450	4 %	+ 900	FHEV
bZ4X (nouveau)				
54 kWh/167 ch	40 900	2 %	- 380	Elec
69 kWh/224 ch	44 900	2 %	- 380	Elec
69 kWh/343 ch	47 400	2 %	- 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 MALUS	ÉNERGIE
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	5 %	+ 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 %	- 3 450	Elec
59 kWh/204 ch	39 990	15 %	- 3 450	Elec
77 kWh/204 ch	42 990	15 %	- 3 450	Elec
GTI 79 kWh/286 ch	46 990	7 %	- 3 450	Elec
GTI Perfo. 79 kWh/326 ch	47 990	12 %	- 3 450	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 %	- 3 450	Elec
79 kWh/286 ch	53 680	10 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	59 350	10 %	- 385	Elec
79 kWh/340 ch	70 900	10 %	- 385	Elec
86 kWh/340 ch	74 250	10 %	- 385	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	12 %	+ 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 %	- 3 450	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
77 kWh/286 ch	45 990	11 %	- 4 600	Elec
ID.5				
77 kWh/286 ch	50 500	12 %	- 4 600	Elec
GTI 79 kWh/340 ch	59 500	nc	- 385	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 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	61 690	5 %	- 385	Elec
ID.7 Tourer				
77 kWh/286 ch	58 990	10 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	62 390	14 %	- 385	Elec
GTI 86 kWh/340 ch	75 000	4 %	- 385	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				
80 kWh/374 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	0 %	- 400	Elec
102 kWh/449 ch	91 550	0 %	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	96 950	0 %	- 400	Elec
XC90				
T8 AWD/455 ch	99 500	4 %	+ 10 910	PHEV
EX90				
88 kWh/333 ch	95 000	10 %	- 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

LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES



L'ÉQUIPE AUTO PLUS
MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité :
☎ 01 41 33 55 45 | jaldabo@reworldmedia.com
Service abonnement : 01 46 48 48 77



Banner
THE POWER COMPANY

PLEINE PUISSANCE
SUR 2 OU 4 ROUES,
LE CHOIX DE LA QUALITÉ !

**GAMME COMPLETE
DÉMARRAGE &
ALIMENTATION**

bannerbatterien.com

LEADING COMPANIES OF AUSTRIA

Celle que vous attendiez ! Dacia LOGAN

Livraison partout en
France dans le réseau
BOREL

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

Economique*
Pas de malus

Grand coffre
malle 528 L

Confort de conduite
+ de stabilité,
+ de souplesse
- de bruit

+ de confort
passagers arrière

• Essence
• Bicarburant GPL

Nouveau Look
en France

*données constructeur pour le modèle ECOG 120 BVM6 : seulement 6,4 L de GPL / 100 km



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

Boiteatelier.eu



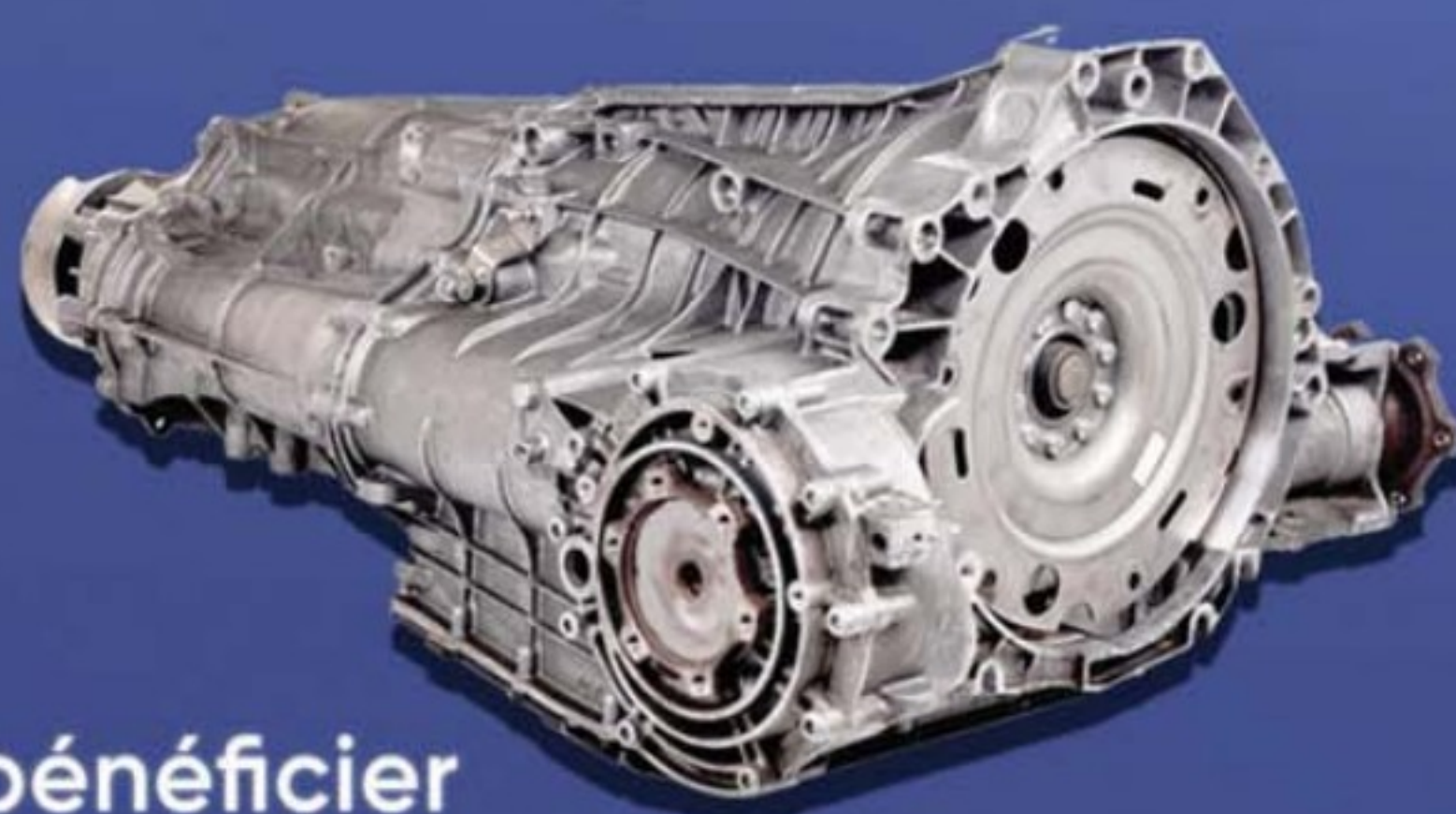
Leader Européen en Echange Standard et Réparation



2 ans de garantie !



Boîtes de vitesses manuelles
Boîtes de vitesses automatiques
Boîtes de transfert
Ponts avant et arrière



tél: 07 69 78 81 29

contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.



Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.

ISO 9001



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



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



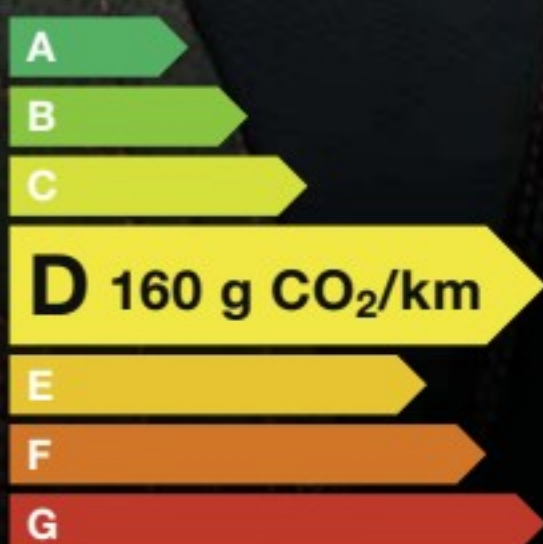
Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

☎ 05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elyse - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 36084846. N°ORIAS : n°0700752 (www.orias.fr) - Création : design.fr. * Au 18/08/2023

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



www.skoda.fr

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



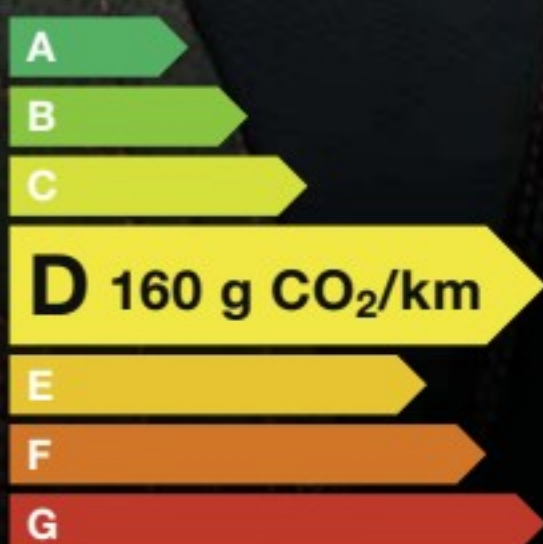
www.skoda.fr

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



www.skoda.fr

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



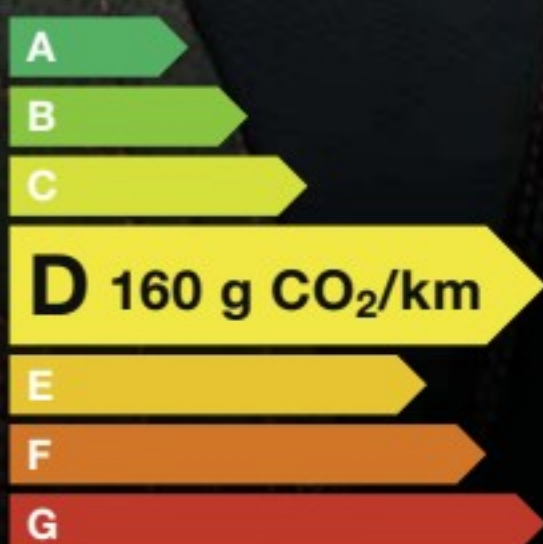
www.skoda.fr

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



www.skoda.fr

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

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**