

NOUVELLE FORMULE

Fiabilité-qualité



P. 46



Peugeot 2008 II

Nos experts dressent le bilan

Elections municipales

P. 6

Donnez votre avis d'automobiliste !

Test lecteurs

P. 40



Skoda Octavia TDI
Elle fait l'unanimité

Dossier essais

P. 36

MODÈLES EN PROMO
Vraiment de bons choix ?

Jusqu'à 6 900 € de remise

Test labo

P. 54



Quels écrous antivol sont les plus résistants ?

Essais détaillés



Nouvelles Dacia Sandero GPL
et Jogger hybride

P. 24

Encore plus attrayantes



Premier match

P. 32

L'Alpine A390 peut-il détrôner le Porsche Macan ?

Nouveautés

Le grand retour de Mercedes

P. 18



9 futures stars qui en mettent plein la vue



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 €
MAR: 3,30 € - CAN: 4,75 €
CH: 5,5 € - TUN: 6,00 €

L 14629 - 1956 - F: 2,60 €



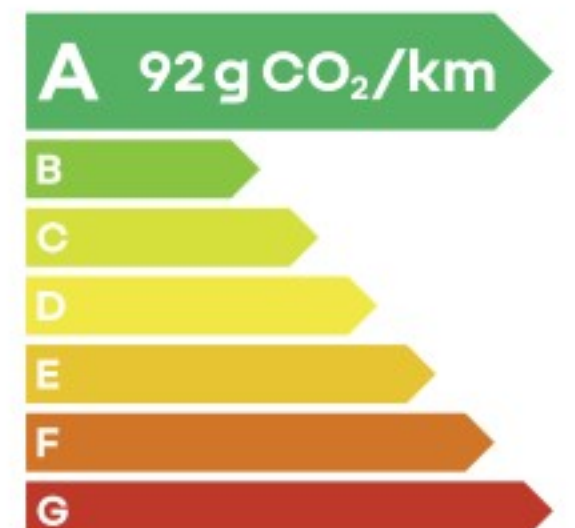
**generation
renault**
portes ouvertes 12-16 mars⁽¹⁾



NOUVELLE RENAULT CLIO

1000 KM D'AUTONOMIE⁽²⁾
FULL HYBRID E-TECH 160 CH SANS RECHARGE
29 SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE⁽³⁾
JUSQU'À 80% DE CONDUITE ÉLECTRIQUE EN VILLE⁽⁴⁾
GOOGLE⁽⁵⁾ INTÉGRÉ ET PLUS DE 100 APPS DISPONIBLES

découvrir





disponible en essence TCe 115 ch et prochainement en version GPL Eco-G 120 ch auto⁽⁶⁾

(1) ouverture 15/03/26 selon autorisation. (2) jusqu'à 1000 km avec un plein d'essence* (3) selon version. assistant éco conduite prédictive disponible courant 2026. (4) résultats essais internes utilisant la phase urbaine du worldwide harmonized light vehicles test cycle. % du temps de trajet, selon conditions de roulage effectives. (5) en option selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (6) printemps 2026. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 3,9/5,2. émissions co₂ min/max (g/km)*: 89/118. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

Renault recommande  **Castrol**

renault.fr

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

**"je connais
les voitures
de chacun
de mes
voisins,
pas leurs
prénoms"**

manu c.
garagiste motrio

**1500 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur

L'édito



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

De la conduite à la pensée assistée

La marque californienne l'a annoncé la semaine dernière : l'intelligence artificielle Grok va progressivement être déployée dans les Tesla. L'agent conversationnel d'Elon Musk intégré à ses propres voitures, quoi de plus logique ? Après tout, on n'est jamais mieux servi que par soi-même ! Mais c'est précisément là que le sujet soulève des interrogations : quel dessein sert vraiment cette IA ?

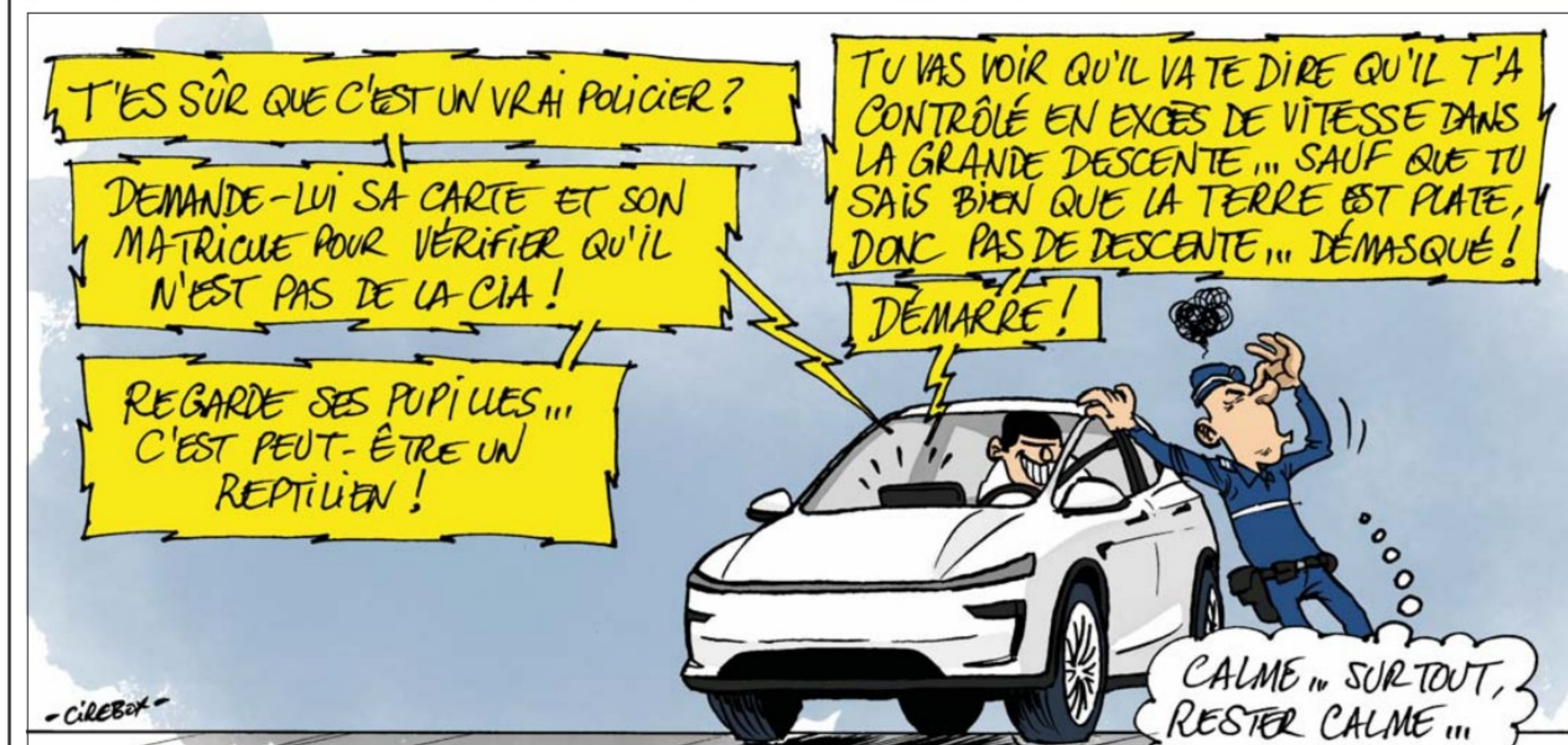
Tesla précise que Grok peut exécuter des commandes de navigation ou donner des conseils avisés en s'appuyant sur le manuel du véhicule. Voilà qui semble pertinent. D'autres fonctionnalités laissent plus perplexe. Le système propose ainsi un mode "adulte", pour les plus de 18 ans, présenté comme "débridé" et "sexy". Soit. Même si l'on peine à imaginer une réponse sexy quand on cherche une borne de recharge à proximité...

Il existe heureusement un mode classique, offrant un choix de "personnalités" pour répondre aux requêtes : assistant, thérapeute, conteur, docteur. Là encore, on s'interroge. Ce "docteur" ira-t-il jusqu'à délivrer des diagnostics ? Mais il y a plus préoccupant : l'existence d'un mode... complotiste. Quelles seront ici les réponses apportées à des questions d'actualité, d'histoire ou de culture générale ? Seront-elles sourcées directement sur X ? Ou seront-elles en ligne avec les prises de position sulfureuses de l'homme le plus riche du monde ?

Jusqu'alors épargnée, la voiture risque de devenir le prolongement des réseaux sociaux, poursuivant la sournoise entreprise d'influence qui fait rage sur les smartphones. Et enfermant dans leurs propres croyances les personnes les plus influençables. Tesla suggère d'ailleurs d'adapter "la personnalité de l'assistant IA en fonction des préférences des passagers". Inexorablement, la voiture devient de moins en moins un outil de liberté... y compris intellectuelle.

Le trait d'humeur de Cirebox

L'assistant IA Grok est désormais disponible dans les Tesla... et on peut le configurer en mode "complotiste" !



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.

Semaine du 27 février au 5 mars 2026

Actualité

- 6 L'essentiel.** Elections municipales de mars : faites entendre votre voix !
Epreuve pratique du permis de conduire : bientôt un droit à l'erreur ?
- 10 Le courrier**
- 12 Les vérifs**
- 14 Le sport.** Formule 1 : décryptage de la nouvelle réglementation
- 16 La photo**
- 18 Les nouveautés.** Mercedes poursuit sa campagne de lancements : une foule de modèles à venir

Essais

- 23 Les mesures du labo**
- 24 Dossier spécial Dacia.** Que valent les nouvelles Sandero et Jogger ?
- 26 Panoramique.** La Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G auto. Extreme 120 ch
- 30 Détaillé.** Le Dacia Jogger 1.8 Hybrid Extreme 7 places 155 ch
- 32 Match.** L'Alpine A390 GT électrique de 400 ch se confronte au Porsche Macan 4 électrique de 408 ch
- 36 Dossier.** Stars à prix cassés : bradent-elles leurs prestations ?
- 40 Lecteurs.** La nouvelle Skoda Octavia
- 42 Rétro.** La Renault 21 Turbo Quadra (1989)

Pratique

- 45 L'info utile**
- 46 Bilan qualité-fiabilité.** Le Peugeot 2008 II
- 50 Essai occasion.** Une Alfa Romeo Giulia diesel boîte auto. à moins de 20000 €
- 52 Loi et conso.** Véhicules d'urgence : quels sont leurs droits ?
- 54 Comparatif.** Neuf écrous antivol de roue à l'épreuve du labo
- 56 SOS lecteurs**
- 57 Le prix des voitures neuves**

Elections municipales des 15 et 22 mars

Faites entendre vot



Derrière chaque automobiliste, un Français en âge de voter. Une évidence, mais aussi un message pour les candidats aux élections municipales : écouter la voix de ceux qui ne peuvent pas se passer de leur voiture, c'est, peut-être, un bon moyen de la capter. D'où l'intérêt de vous donner la parole en vous permettant de vous adresser, "droit dans l'essieu", aux prétendants à un CDD à la mairie...

► **Texte :** La rédaction – **Illustrations :** Cirebox

Après la sécurité, les thèmes de la circulation et du stationnement constituent les enjeux prioritaires dont devra se saisir le maire que vous allez élire le 22 mars prochain. Ça n'est pas nous qui le disons, c'est une étude* de l'institut Terram, think tank dédié aux territoires, et de l'ONG Project Tempo, spécialisée dans les questions environnementales, publiée le 3 février. C'est dire si le sujet peut "peser" dans les urnes ! Certes, l'automobile n'est pas

toujours au centre – ou à l'épicentre – des considérations des habitants des 34 945 communes que compte la France. Certes, les avis sur la place qu'elle doit occuper divergent entre ruraux, "banlieusards" et citadins. Entre habitants des grandes métropoles "ZFisées" et ceux de villes à taille humaine. Et encore plus entre ceux qui possèdent une voiture et ceux qui n'en ont pas ! N'empêche, que l'on soit lecteur d'*Auto Plus* – donc, a priori, automobiliste – ou pas, on a tous un point de vue, plus ou moins par-

tisan, sur la question. Et on aimerait bien le porter à la connaissance de celui ou de celle à qui l'on va confier les clés de la maison pour un bail de six ans. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de vous donner la parole à travers un sondage auquel chacun est invité à participer, exclusivement en ligne. L'objectif ? Vous interroger sur quatre grands thèmes liés à l'automobile (et à la cohabitation entre usagers) en milieu urbain : la liberté de circuler, le stationnement payant, les contrôles

routiers et la sécurité routière. Pour chacun d'eux, nous avons dressé une liste de propositions – loin d'être caricaturales – que vous voudriez voir mises en œuvre par la future équipe municipale. A vous de les classer par ordre de priorité. Les "votes" sont d'ores et déjà ouverts, et le resteront jusqu'au vendredi 6 mars. Une fois que nous aurons dépouillé les résultats, nous les publierons dans le numéro du vendredi 13 février, soit à la veille du premier tour. A vous de jouer ! ■

re voix !

Grand sondage en ligne

Ces mesures qui pourraient bien influencer votre vote...

Si un automobiliste averti en vaut deux, un candidat aussi : faites savoir à ceux qui briguent la mairie de votre commune quelles propositions liées à l'automobile vous aimeriez entendre de leur bouche pour vous inciter à glisser leur nom dans l'urne.

Parmi ces thèmes, lequel devrait, selon vous, figurer en tête des priorités de votre commune (une seule réponse possible) :

- La liberté de circuler
- Le stationnement payant
- Les contrôles radars
- La sécurité routière

Pour chacun des thèmes suivants, notez par ordre d'importance les propositions qui pourraient faire pencher votre vote pour tel ou tel candidat, de 1 (la plus importante pour vous) à 4 (la moins importante) :

En matière de liberté de circulation, quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux :

- ☐ Réattribuer à la voiture les voies de circulation supprimées
- ☐ Revenir sur le 30 km/h généralisé
- ☐ Enterrer définitivement les zones à faibles émissions (ZFE)
- ☐ Revoir les plans de circulation "chaotiques"

En matière de stationnement payant, quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux :

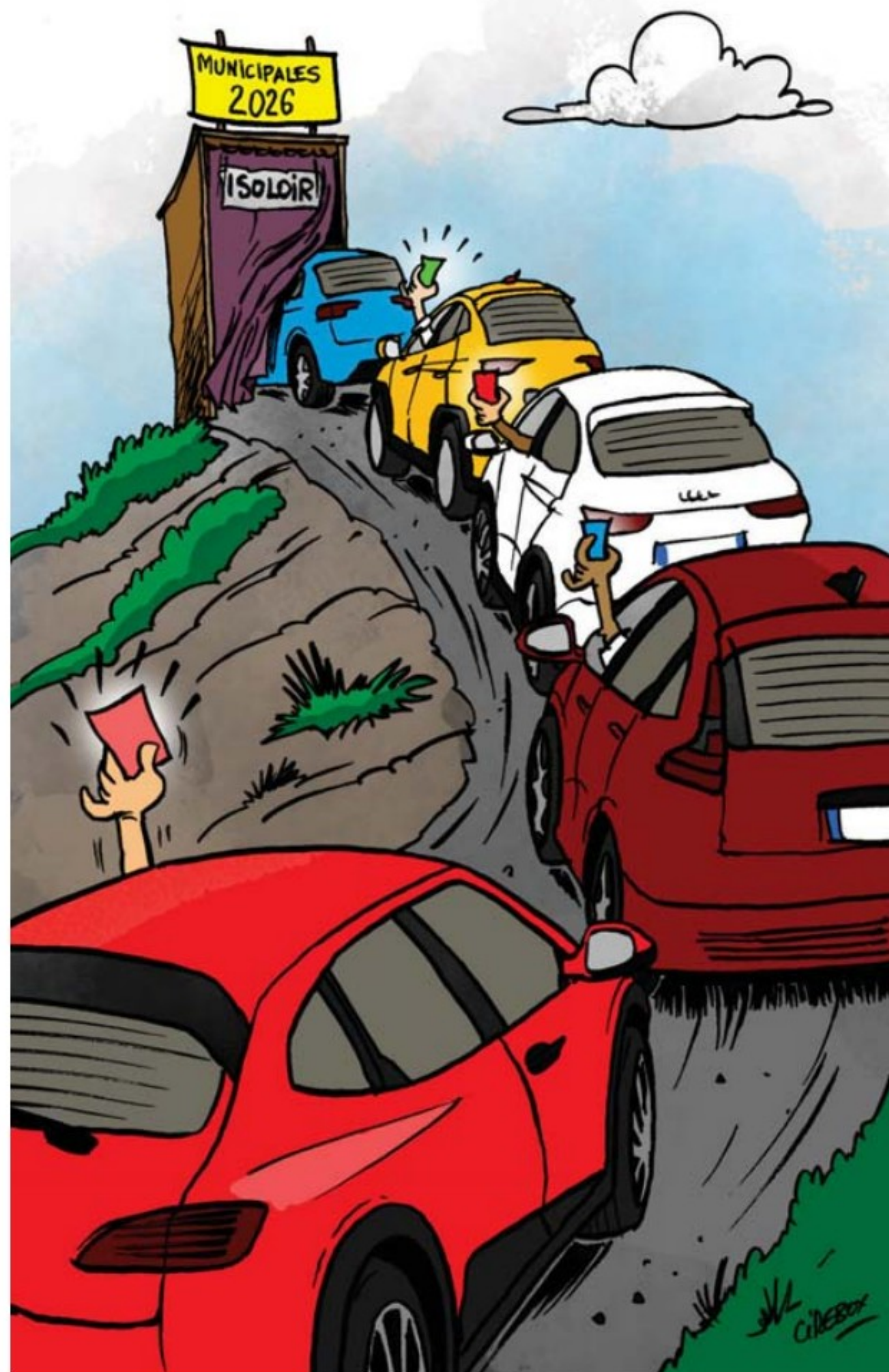
- ☐ Baisse ou gel des tarifs de stationnement
- ☐ Privilégier les zones bleues plutôt que le stationnement payant
- ☐ En finir avec la réduction du nombre de places
- ☐ Remplacer les "sulfateuses à PV" par des contrôles humains plus justes

En matière de contrôles routiers, quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux :

- ☐ S'engager à ne pas multiplier les radars urbains
- ☐ Privilégier les radars pédagogiques
- ☐ En finir avec la vidéo-verbalisation qui piège les conducteurs
- ☐ Mettre en place des radars antibruit

En matière de sécurité routière, quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux :

- ☐ Verbaliser les comportements les plus dangereux au volant (téléphone, défaut de clignotant...)
- ☐ S'attaquer aux infractions des utilisateurs de trottinettes et consorts (feux grillés, circulation sur le trottoir...)
- ☐ Mettre les moyens pour lutter contre le fléau du protoxyde d'azote
- ☐ Eradiquer tous les ralentisseurs illégaux



Les votes sont ouverts en ligne jusqu'au vendredi 6 mars

Pour participer à notre grande consultation, rien de plus simple : parcourez, à tête reposée, le questionnaire ci-contre, réfléchissez au classement des différentes propositions, puis rendez-vous sur la page Web dédiée au sondage, en utilisant le QR code ci-dessous ou en tapant directement le lien Tinyurl dans la barre d'adresse de votre navigateur. Vous n'êtes pas à l'aise avec internet ? Pas de souci : ce sondage étant totalement anonyme, vous pouvez très bien demander à un proche de voter pour votre compte. Sachant que les participations seront prises en compte jusqu'au vendredi 6 mars inclus. Ensuite, ce sera à nous de décrypter vos choix...

Lien direct : [Tinyurl.com/sondage-elections-autoplus](https://tinyurl.com/sondage-elections-autoplus)





Epreuve pratique du permis de conduire

Bientôt un droit à l'erreur ?



Embouteillage de candidats, manque d'inspecteurs et de places d'examen... Confrontés à de nombreux écueils, auto-écoles et pouvoirs publics planchent sur des évolutions de l'apprentissage de la conduite. Notamment sur un inédit "droit à l'erreur".

► **Texte:** François Tarrain – **Photo:** Fred Tanneau/AFP

Lassés de la conduite, les Français ? Pas selon le bilan officiel de l'épreuve du permis. Dans sa dernière édition, tous les indicateurs sont en hausse : 1,49 million de nouveaux candidats inscrits en 2024 (+ 8,4 %), 2,52 millions d'examens théoriques (+ 16,7 %), 2,13 millions d'épreuves pratiques (+ 2,4 %)... Problème : faute d'inspecteurs et de places d'examen en nombre suffisant, les délais de présentation à l'épreuve pratique restent délirants.

Face à cet engorgement, le gouvernement a promis de créer 80 000 nouvelles places d'examen et d'embaucher 108 inspecteurs en sus. Las, pour les organisations professionnelles, la première concession est insuffisante, et la seconde, prévue de longue date, compense tout juste les départs en retraite. Comment, dès lors, réduire les délais ? Certains voient la fin du financement du permis par le compte personnel de formation (pour les salariés) comme un moyen vicieux d'y parvenir,

en réduisant le nombre de candidats potentiels... L'autre méthode – assumée, elle – pour résorber les délais, c'est de booster le taux de réussite. De quelle façon ? En instaurant un droit à l'erreur lors de l'épreuve pratique.

Des erreurs "pardonnables"

En clair, faire en sorte que certaines fautes, jusqu'à présent éliminatoires, ne le soient plus. Celles-ci, définies par arrêté*, correspondent à "toute action, non-action ou tout comportement dangereux du candidat le plaçant, lui ou les autres usagers, dans une situation où la sécurité dépendrait essentiellement des réactions des tiers", mais aussi à cinq infractions qui ne créent pas nécessairement un risque immédiat (stop "coulé", ligne blanche...). Ainsi, un élève qui commettrait l'une de ces cinq erreurs pourrait malgré tout décrocher le sésame : soit tout de suite, soit en échange d'heures de conduite "de rattrapage". Sachant que 59 % des candidats sont en échec pour une seule

faute éliminatoire, l'enjeu est de taille. Sauf que, pour les professionnels de l'apprentissage, c'est faire fausse route. Selon eux, ce droit à l'erreur existe déjà : il est laissé à l'appréciation de l'inspecteur, qui est à même de juger si une faute est éliminatoire ou pas. Inutile, donc, d'inscrire une "impunité" dans le marbre, au risque de pousser des élèves pas assez préparés à tenter leur chance en comptant sur un "joker"...

D'autres mesures se précisent pour "fluidifier" l'apprentissage. Parmi elles, il y a la fin de la réservation de places nominatives pour les examens du permis B, qui doit donner de la flexibilité aux auto-écoles. Ou le fait qu'une heure de conduite en boîte auto. compte pour 1,4 heure (contre 1,2), afin de permettre aux auto-écoles d'augmenter leur activité, donc d'obtenir plus de places d'examen. Plus concrète, la conduite supervisée dès 17 ans se profile, tout comme la préparation du code dès 14 ans dans le cadre de la conduite accompagnée. ■

Plaque

La série du moment



En bref

Quoi de neuf en mars ?

Sur le front des cartes grises, le 1^{er} mars, le tarif du cheval fiscal passera à 68,95 € en Ile-de-France. Soit 14 € de plus dédiés au financement des transports en commun ! Dans le même temps, le CV grimpera à 58 € en Nouvelle-Aquitaine (+ 5 €). Seule "bonne" nouvelle : grâce à un changement de calcul, la puissance fiscale des utilitaires et des véhicules professionnels électriques va être divisée par deux. Enfin, autre sujet : c'est aussi le 1^{er} mars que la vitesse maximale des cyclomoteurs sera mesurée au contrôle technique.

Pluie de rappels

Le démarreur de 4000 BMW produites entre mi-2020 et mi-2022 doit être remplacé, car un risque d'incendie a été identifié. Seize modèles sont concernés, de la Série 2 au X6. Chez Stellantis, dix modèles d'utilitaires et de ludospaces, soit 34 965 véhicules produits entre 2023 et 2025, nécessitent une mise à jour pour des soucis d'écran noir au niveau du tableau de bord. Enfin, des écrous mal serrés ont été repérés sur... 33 exemplaires de 3008 et de 5008 produits en 2024 et 2025. Rendez-vous sur le site dédié aux rappels de chaque constructeur pour voir si vous êtes concerné.

TOP 10 des ventes

Modèles hybrides rechargeables les plus immatriculés depuis janvier

1	Toyota C-HR	708	+ 229 %
2	Volkswagen Tiguan	471	- 37 %
3	Audi Q3	421	/
4	Audi A3	374	+ 122 %
5	BMW X3	340	- 44 %
6	Volkswagen Golf	329	+ 127 %
7	Peugeot 5008	304	/
8	Peugeot 308	279	- 22 %
9	Peugeot 3008	277	/
10	Cupra Formentor	267	- 36 %

Devenus confidentiels avec 4,7 % de part de marché, les hybrides rechargeables séduisent moins... surtout chez les particuliers !

CRIVIT

*UNE FOIS VOTRE
JOIE TROUVÉE,
NE LA LÂCHEZ PAS.*



Disponible chez



Entretien et réparation automobile

Et si un étudiant s'en occupait ?



REPORTER AUTO PLUS

L'autre jour, lors d'une journée portes ouvertes au lycée Lucien-René Duchesne de la Celle-Saint-Cloud (92), qui forme aux métiers de la mécanique et de la carrosserie, j'ai remarqué dans l'atelier des autos étiquetées "Véhicule client". Cela signifie-t-il qu'un particulier peut y faire entretenir ou réparer sa voiture par des apprentis mécanos ?

Sophie C., Vaucresson (92)

François Tarrain. Oui, c'est possible... mais ça ne se passe pas comme dans un garage classique. Cet établissement (comme beaucoup d'autres) prépare les élèves à des diplômes tels qu'un CAP ou un bac pro en mécanique ou en carrosserie. La formation comprend une partie théorique et des travaux pratiques, qui sont effectués sur

des véhicules "cobayes" (épaves, modèles HS offerts par des garages, projets de restauration) ou sur ceux de vrais clients. Un moyen de rendre l'apprentissage concret avec d'authentiques interventions. Mais pas n'importe lesquelles ! Peu probable, par exemple, qu'une simple vidange soit très utile sur le plan pédagogique : les travaux doivent présenter un intérêt pour la formation. Tout particulier est donc libre de contacter le lycée par e-mail en indiquant la nature des opérations à prévoir. Si celles-ci retiennent l'attention des enseignants, un devis est dressé. Avec, à la clé, une main-d'œuvre à environ 20 €/heure, mais des délais nécessairement plus longs qu'ailleurs.

Mal signalé

Ma commune a limité la vitesse à 30 km/h sur certaines voies. Le hic, c'est qu'il n'y a aucune signalisation verticale : seul un marquage au sol, effacé par le temps, est présent. Dès lors, comment voulez-vous respecter les règles ?

M. Angebault, par e-mail

Pascale Gétin. Si la limitation à 30 km/h ne concerne que certaines rues (identifiées par un arrêté municipal), alors une signalisation verticale, répétée à chaque carrefour, est obligatoire... Sans quoi, c'est le 50 km/h qui s'applique. En revanche, dans le cas d'une "ville 30" ou d'une "zone 30", la réglementation n'impose aucun rappel, les marquages étant facultatifs. Dans votre cas, rappelez à la municipalité que l'article R.411-25 du code de la route prévoit que les règles de circulation "ne sont opposables aux usagers que si elles ont fait l'objet d'une signalisation".



Les radars qui sanctionnent la non-assurance en même temps que la vitesse, je suis pour. En revanche, rien ne justifie de réserver ce double contrôle aux conducteurs en grand excès de vitesse ! A moins que la Sécurité routière ne redoute de révéler l'ampleur réelle du phénomène si elle "vise" trop large...

M. Paire, Bar-le-Duc (55)



Œuf surprise

Sur le stand Skoda de Rétromobile, j'ai remarqué que la 1100 OHC avait comme un gros "œuf" sur le capot. Je me doute qu'une pièce se trouve dessous, mais laquelle ?

Louis Verdu, par e-mail

François Tarrain. Bonne intuition ! Pour en avoir la confirmation formelle, nous avons demandé à Michal Velebný, le responsable du musée Skoda de Mladà Boleslav (République tchèque), de nous préciser la nature de la pièce en question : il s'agit de l'extrémité de l'encombrant cache-culbuteur, dont la hauteur impose ce bossage caractéristique sur la droite du capot.



PETR HOMOLKA / SKODA

Escroquerie au pare-brise

Mes parents ont reçu un coup de fil leur demandant de prendre rendez-vous pour remplacer leur pare-brise dans le cadre d'un "rappel". Trouvant ça bizarre, je leur ai conseillé de refuser. Ai-je eu raison ?

Pedro, Aubagne (13)

Pascale Gétin. Totalement ! La méthode est connue et a déjà été dénoncée par *Auto Plus* (voir n° 1899) : un pseudo-concessionnaire vous contacte, prétexte un "rappel" constructeur imposant le changement du pare-brise, réclame l'attestation d'assurance et remplace le vitrage (à domicile) sans vous demander un centime... Il s'agit en réalité d'une arnaque à l'assurance, qui consiste à lui facturer l'intervention sur votre dos. Ne donnez jamais suite à ce genre d'appel : un pare-brise ne se "périme" pas et ne fait pas l'objet de campagnes de rappel.

Vos images

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



Miraculée de la tempête Nils, cette Suzuki Swift ? A priori, oui. Reste à... toucher du bois pour que ça se confirme. Vu à Canohès (66).

Par Serge P.



Une bonne plaque belge gentiment drôle, repérée du côté de Chambéry (73). En mode humour noir, croisera-t-on un jour la version "TROP TARD" ?

Par Alain Arrieu



Transformer sa voiture en jouet mécanique, c'est possible avec cette clé factice (vendue sur Amazon, notamment). Croisé entre l'Allemagne et l'Autriche.

Par Michel Lassaux

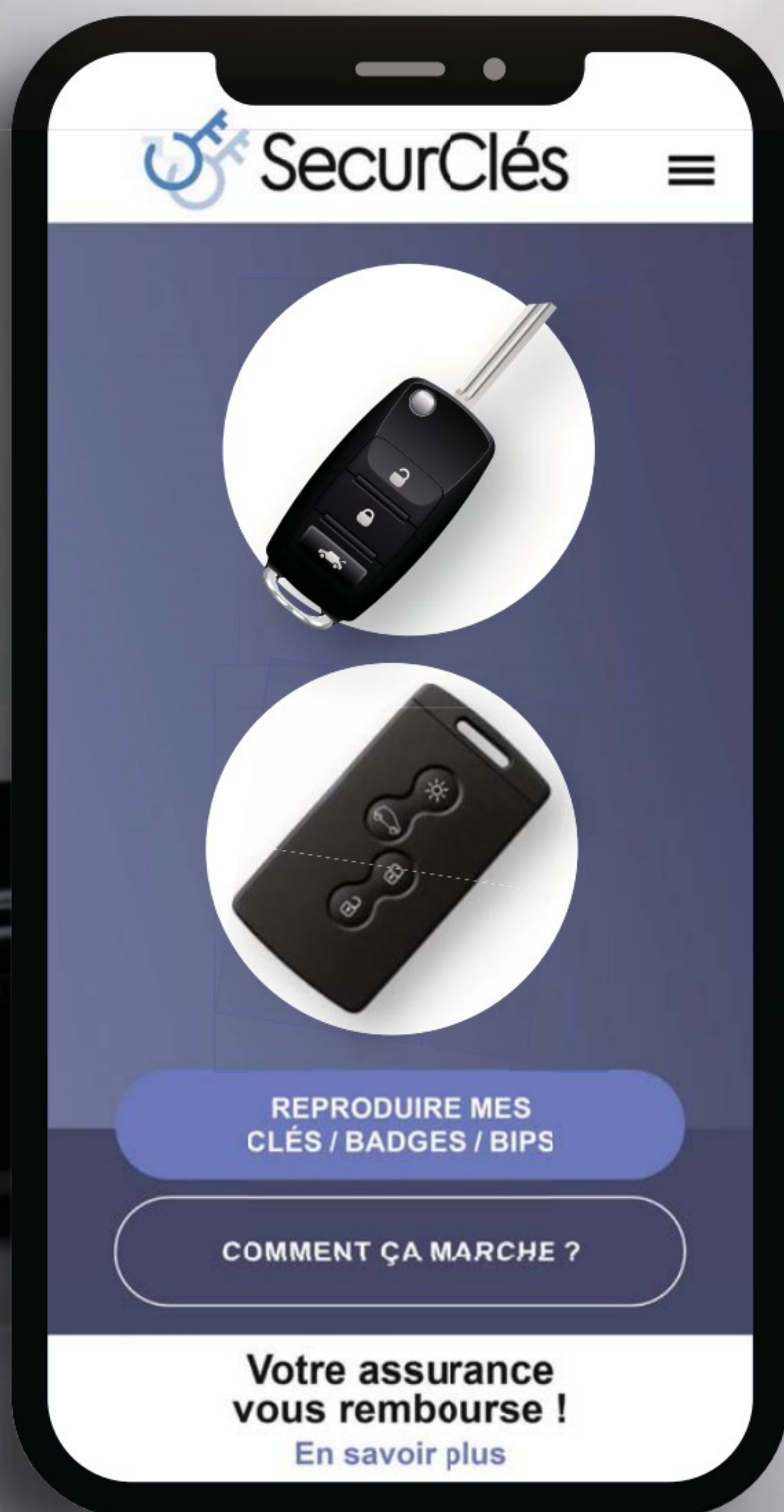
PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



SecurClés



COMMANDEZ
VOS DOUBLES DE CLÉS
DE VOITURE
AVEC L'APPLICATION



Jusqu'à -50%*

Expédié en 48h*

Jusqu'à 100% remboursée
par l'assurance CB*



Commandez aussi
vos doubles SECURCLÉS
dans les centres auto SPEEDY

(*) Par rapport aux prix généralement constatés
chez les concessionnaires et selon les modèles.
Activation de la clé incluse dans un de nos garages partenaires.
Sous condition d'éligibilité assurantielle.

Disponible sur
Google Play

Télécharger
l'application

Disponible sur
App Store



www.securcles.com

4.7/5 Google
★★★★★



CAMÉRA CACHÉE | Chez Feu Vert, un diagnostic "essentiel" à 20 €, on fonce ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Mettre un billet sur le comptoir pour bénéficier d'une batterie de mises à niveau et de contrôles "essentiels pour la santé de votre véhicule", sur le papier, ce n'est pas cher payé. Reste à savoir si, en pratique, ça les vaut réellement. Caméra allumée, notre espion est allé le vérifier.



RDV calé en ligne sous 48 h et, le jour J, accueil avenant du chef d'atelier: "Avez-vous des choses à nous signaler sur l'auto qui passe au contrôle?" Il y a un voyant moteur allumé. Et la voiture étant conduite par un jeune, c'est l'occasion de s'assurer qu'il est en sécurité à son volant. "OK, on va voir tout ça à l'atelier, comptez un peu moins d'une heure."



Direction le pont. D'entrée de jeu, le bilan éclairage, réalisé à deux, ne loupe pas l'ampoule claquée à l'avant, remplacée par celle de notre kit. "Notez que le polycarbonate des phares est opaque. Au prochain contrôle technique, prévu l'an prochain, ça risque de ne pas passer. On vous proposera une rénovation sur le devis". Entendu!



La sonde lambda est bien fautive: "Il faut la changer, mais ça, nous, on ne le fait pas." Poursuivons avec les trains roulants: pneus (mis à la pression) et freins sont vérifiés (avec démontage des roues avant, rare!). Bilan: "L'ensemble est globalement en bon état. Seule chose à prévoir: les pneus avant, qui ont moins de 5 000 km devant eux."



On termine avec l'examen des soubassements: "Pas grand-chose à signaler, sinon un suintement du joint de cache culbuteur, sans gravité." Finito, retour à l'accueil, ou un devis nous attend déjà: aucun souci pour les deux pneus posés (200 €), la purge du liquide de frein (77 €) et la rénovation des optiques (89 € quand même)...



Un sans-faute... hormis sur le devis

Carburant

Guettez les opérations "carburant à prix coûtant" ! *

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 19 février 2026.

Cours du baril de Brent: 60,84 € (+ 2,67 €).

Gazole	- 0,7 ct en une semaine - 3,2 cts en un an	SP95-E10	- 0,2 ct en une semaine - 6,7 cts en un an
1,693 €		1,712 €	
SP95	- 0,6 ct en une semaine - 7,2 cts en un an	SP98	+ 0,3 ct en une semaine - 6,1 cts en un an
1,735 €		1,823 €	
E85	Stable en une semaine - 1,5 ct en un an	GPL	- 0,8 ct en une semaine - 4,4 cts en un an
0,781 €		0,969 €	

La tendance à court terme: ↗ En hausse

Bon plan ou pas ?

Une voiture sans permis Aixam à partir de 99 €/mois



La promesse: Avec ses "journées futées", le fabricant Aixam propose jusqu'au 11 avril des remises sur les loyers de ses LLD.
La vérif: Comptez 50 et 92 € de rabais sur la mensualité, qui débute à 99 € pour une Miniauto Access (au lieu de 149 €) et peut aller jusqu'à 182 € pour un modèle Crossover Premium (contre 274 € en temps normal). Dans tous les cas, la location longue durée sur 36 mois/15 000 km impose un apport de 1 200 € à 2 000 €. Pour qui souhaite une voiture sans permis thermique et bien équipée, pourquoi pas. Mais si une électrique convient, une Citroën Ami ou Fiat Topolino revient à 69 €/mois + 490 € d'apport ou 59 €/mois + 400 €.

Beau rabais, mais concurrence sévère



Sous le capot, place au contrôle des liquides, y compris de frein, puis à l'appoint de celui de refroidissement et du lave-glace. La batterie est ensuite testée, son état étant jugé excellent (à raison). "Pour le voyant moteur, c'est une histoire d'antipollution. Sûrement un problème de sonde. Je vais passer la valise diag".



En revanche, les 70 € de géométrie et les 12 € de garantie pneus sortis du chapeau ne s'imposaient pas... Pas plus que les 73 € de nettoyage des injecteurs avec un produit Spherotech (tout "conseillé à ce kilométrage" que ce soit). Reste à régler les 23,90 € de diagnostic (dont 3,90 € de fournitures diverses) et à repartir.

Accueil, pertinence de l'expertise, "extras" non facturés (changement d'ampoule, diagnostic électronique), ce Feu Vert a coché de nombreuses cases. Suffisamment, en tout cas, pour échapper cette fois à un feu orange pour cause de devis un chouïa trop généreux.

La question inattendue

Combien reste-t-il d'anciennes plaques d'immatriculation en circulation ?

1,5 million



NICOLAS SOLER

2,6 millions en 2022, 1,8 million en 2024... La disparition des plaques "d'antan" se poursuit : désormais, elles ne sont plus accrochées qu'à 1,5 million de voitures, soit 3,4 % du parc roulant. Localement, c'est dans la Creuse, l'Indre et la Nièvre qu'on en croise encore le plus (5,3 % de " survivantes "). Et en Seine-Saint-Denis, en Haute-Savoie et dans les Hauts-de-Seine qu'elles se font très rares (autour de 2,4 %).

AAA DATA
Trusted data, useful innovation

Ces infos insolites sur le marché auto proviennent des données de AAA-Data, "l'expert de la data".

Flash info

La non-assurance "flashée" par les radars

Le projet ne date pas d'hier : il trouve ses racines en 2019, lorsque le chantier du Fichier des véhicules assurés (FVA) a été lancé. A l'époque, l'idée était de croiser ce fichier avec l'activité des radars et de rappeler à l'ordre les conducteurs pris en défaut d'assurance, en leur adressant un courrier "pédagogique". Près de 100 000 furent envoyés entre 2020 et 2021... Puis plus rien pendant quatre ans ! Du moins, officiellement. Entre-temps, la sécurité routière a probablement continué à scruter le phénomène de la non-assurance. Mais c'est seulement la semaine dernière qu'elle a décidé d'appuyer sur le bouton "sanction". Dorénavant, les conducteurs flashés pour grand excès de vitesse (au moins 50 km/h) s'exposent à une double peine si, en plus, ils ne sont pas assurés. Leur "dossier" sera alors transmis et laissé à l'appréciation du tribunal judiciaire compétent, où ils risqueront : pour le premier délit, 6 points en moins, 3 750 € d'amende maxi, jusqu'à trois mois de prison et une mention au casier judiciaire ; pour le second, jusqu'à 3 750 € d'amende et des peines complémentaires (ou une amende forfaitaire délictuelle à 750 €). Ce coup d'accélérateur dans la lutte contre la non-assurance portera-t-il ses fruits ? Dans l'opinion publique, le message devrait passer. En revanche, dans les faits, la mesure ne portant que sur quelques dizaines de milliers de grands excès annuels (65 000 en 2024), l'effectivité de la menace est loin d'être évidente... En tout cas beaucoup moins que si ce double contrôle était étendu, à l'avenir, à la totalité des excès de vitesse relevés. **François Tarrain**



KETTY BEYONDAS/MAXPPP

Contrôles : vous les avez débusqués

Contrôle aux jumelles - Doubs (25)

RD17, gendarmes installés avec leur radar à l'entrée d'Arc-et-Senans, sur la route de Liesle. Ils se postent devant l'entrée du cimetière. Limitation : 50 km/h.
47°02'22.7"N 5°47'22.2"E



REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Hérault (34)

A709, cette Volkswagen Golf (plaque EW-946-AW) a déjà été repérée plusieurs fois sur l'autoroute entre Montpellier et Baillargues. Limitation : 90 km/h.

SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

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

Cabines : la journée de la semaine



Aube (10)

RD396, PR 22+280, La Rothière (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est posé juste à la sortie de La Rothière, quand on roule vers Brienne-le-Château.
48°21'03.1"N 4°33'09.8"E



Nord (59)

RD942, PR 1+440, Cambrai (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain est installé sur la rue de Solesmes. Il se trouve devant l'entrée du cimetière.
50°10'43.0"N 3°15'32.3"E



Gard (30)

RD42, PR 16+550, Saint-Gilles (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome a pris place à la sortie de Saint-Gilles, sur la route de Nîmes.
43°41'53.3"N 4°25'29.4"E



Var (83)

RD98, PR 36+050, Bormes-les-Mimosas (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve sur la route du Dom, près de la stèle Hommage aux Harkis.
43°11'26.4"N 6°22'24.6"E



La nouvelle réglementation décryptée

La Formule 1 fait sa ré



Afin de rendre les courses plus attractives et d'inscrire la discipline dans une démarche plus vertueuse, la FIA* chamboule la catégorie reine. La réglementation 2026 modifie la plupart des aspects techniques des monoplaces. Explications détaillées à une semaine du premier Grand Prix (8 mars).



► **Texte:** Christophe Alba avec les infos exclusives de Laurent Dupin (Canal+)



1 L'aérodynamique active: de fortes incidences

Après quinze saisons, le DRS (qui permettait de réduire l'appui de l'aileron arrière en ligne droite pour gagner de la vitesse sur des sections déterminées de la piste) tire sa révérence au profit de l'aérodynamique active. Ce système ajuste simultanément le profil des ailerons avant et arrière dans des zones prédéfinies du circuit. Deux configurations sont possibles.

La première, **Straight Mode**, permet d'ouvrir les deux ailerons afin de réduire la traînée. Le pilote n'aura pas l'obligation d'être à moins d'une seconde du concurrent qui le précède pour en bénéficier. Comme avec le DRS, dès que les freins sont sollicités, les ailerons retrouvent leur position d'origine: la monoplace passe alors en **Corner Mode**. Cette seconde configuration optimise l'appui à l'approche des zones de freinage et des courbes.



Toujours au chapitre aérodynamique, le fond plat, dont la dimension est réduite de 15 cm en largeur, se trouve fortement simplifié. Il n'y a plus les longs tunnels qui génèrent de l'effet de sol. L'aileron avant, à la conception plus simple, perd 10 cm en largeur et les passages de roue disparaissent. A l'arrière, le Beam Wing (aileron inférieur) n'est plus d'actualité. Toutes ces modifications vont dans le même sens: réduire l'appui aérodynamique (on parle de 30%) et diminuer la traînée d'environ 55%, afin de rendre les monoplaces plus efficaces et moins sensibles à "l'air sale" (turbulences aérodynamiques provenant de la voiture qui précède).

2 Les nouveaux modes de pilotage: on ne va parler que de ça

Ces trois modes, actionnables au volant par le pilote, seront déterminants dans la gestion de ses courses.



Boost. Ce mode libère la puissance maximale. Chaque pilote en disposera à tout moment et où il le souhaite sur la piste. Il pourra l'utiliser en une fois ou la répartir sur un tour. Cette option permet au pilote d'attaquer, mais aussi de défendre sa position face à un autre concurrent. La quantité d'énergie n'étant pas infinie, la gestion devra être très rigoureuse.



Overtake. Les pilotes pourront déclencher cette fonction dans une zone d'activation prédéterminée sur le circuit. Comme pour le DRS les années passées, ils devront se trouver à moins d'une seconde de la monoplace qui les précède pour pouvoir engager ce mode. Cette aide à la performance, qui offre un surplus temporaire de puissance électrique (puis une capacité de recharge accrue), a été pensée pour intensifier les luttes en multipliant les occasions de dépassements.



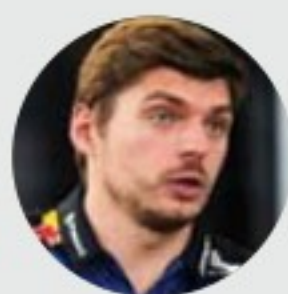
Recharge. Avec le nouveau mix énergétique des F1 cette année (54% thermique, 46% électrique, voir partie 4), la gestion des phases de recharge devient un élément stratégique essentiel. L'énergie est récupérée et stockée dans la batterie lors des freinages ou des décélérations. Une action que peut déclencher le pilote manuellement, là aussi à l'aide d'un bouton situé sur le volant.

volution



Premiers roulages, déjà des réactions

Les pilotes se lâchent !



"Les sensations ne sont pas celles de la F1. On dirait plutôt de la Formula E sous stéroïdes."
Max Verstappen

"Si Verstappen veut prendre sa retraite parce qu'il n'arrive pas à gérer les nouvelles règles, il peut le faire. [...] Nous sommes payés une somme folle pour conduire, donc on ne peut vraiment pas se plaindre."

Lando Norris



"Les fans ne vont pas comprendre. Même la plupart des ingénieurs n'y arrivent pas. C'est tellement complexe."
Lewis Hamilton

"Après quelques Grands Prix, on aura une meilleure compréhension de ce que cela donne en course."

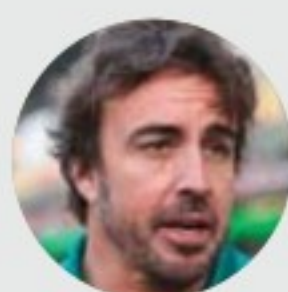
Pierre Gasly



"C'est un nouveau défi pour nous tous. Maintenant, on doit tout réapprendre."
Esteban Ocon

"C'est toujours de la Formule 1. Mais, bien sûr, j'aimerais piloter des voitures plus rapides."

Isack Hadjar



"Avant, nous prenions les virages à 260 km/h; maintenant, nous sommes descendus à 200 km/h. A cette vitesse, le chef cuisinier peut piloter la voiture."
Fernando Alonso

FABRIZIO BOLDONI/DPPI - JIRI KRENEK/DPPI - JAVIER JIMENEZ/DPPI - ERIC ALONSO/DPPI - IMAGO/PSNEWZ - SPP/PSNEWZ

3 Moteur hybride: trois fois plus de watts, mais...

En 2026, les V6 hybrides restent de mise. Cependant, la répartition de la puissance entre les deux sources d'énergie change radicalement. Jusqu'alors, la part de l'électrique représentait 17% de l'énergie utilisée, le reste étant assuré par le moteur thermique. Cette année, la Fédération évoque quasiment 50/50. Pour atteindre cet objectif, le moteur V6 perd 230 ch (par réduction du débit de carburant et du taux de compression), tandis que le MGU-K (Motor Generator Unit-Kinetic) voit sa puissance tripler, passant de 120 à 350 kW. Cette pièce maîtresse assume désormais un double rôle: fournir une assistance accrue lors des accélérations et récupérer une quantité d'énergie plus importante au freinage. Hélas, la batterie ayant la même capacité que l'an dernier, l'énergie vient très vite à manquer. Pour y remédier, le moteur thermique doit être davantage sollicité, afin d'entraîner le MGU-K et produire du courant. Une situation paradoxale qui se traduit par un pilotage parfois contraint et soulève des doutes quant à la réalité des économies réalisées en matière de consommation. A noter, les F1 utiliseront cette saison un carburant synthétique issu de biomasse non alimentaire et de déchets.

4 Dimensions, poids et pneumatiques: à la baisse

Avec un empattement raccourci de 20 cm et une largeur réduite de 10 cm, les F1 millésime 2026 deviennent plus compactes, afin de favoriser les dépassements. En parallèle, leur poids minimum réglementaire diminue de 30 kg. Les pneus fournis par Pirelli, toujours manufacturier unique du grand barnum de la F1, conservent un diamètre de 18 pouces, mais leur largeur diminue de 25 mm à l'avant et de 30 mm à l'arrière. Conséquence directe: un allègement des roues et, surtout, une réduction de la traînée aérodynamique.

	2025	2026
Empattement	3,60 m	3,40 m
Largeur	2 m	1,90 m
Pneus largeur avant/arrière	305/405 mm	280/375mm
Poids	798 kg	768 kg
Moteur V6 turbo hybride	1 600 cm ³	1 600 cm ³
Puissance cumulée	940 ch	1 025 ch
Thermique/électrique	780/160 ch	550/475 ch
Répartition thermique/électrique	83/17 %	54/46 %

Les échos du sport

Alpine/Dacia: arrêt brutal en fin de saison !



CHRISTOPHE ALBA

Le groupe Renault, qui souhaite concentrer ses efforts sur la F1, a annoncé la fin de l'engagement d'Alpine en championnat du monde d'endurance (WEC). Une aventure débutée en 2024 avec le prototype Hypercar, qui avait remporté sa première victoire en septembre dernier lors des 6 Heures de Fuji, au Japon. Comme une mauvaise nouvelle n'arrive jamais seule, Dacia a également acté la fin de son programme en rallye-raid. Pourtant victorieuse au Dakar en janvier, la marque ne disputera pas de troisième édition, contrairement au plan initial.

Rallye de Suède: la razzia Toyota



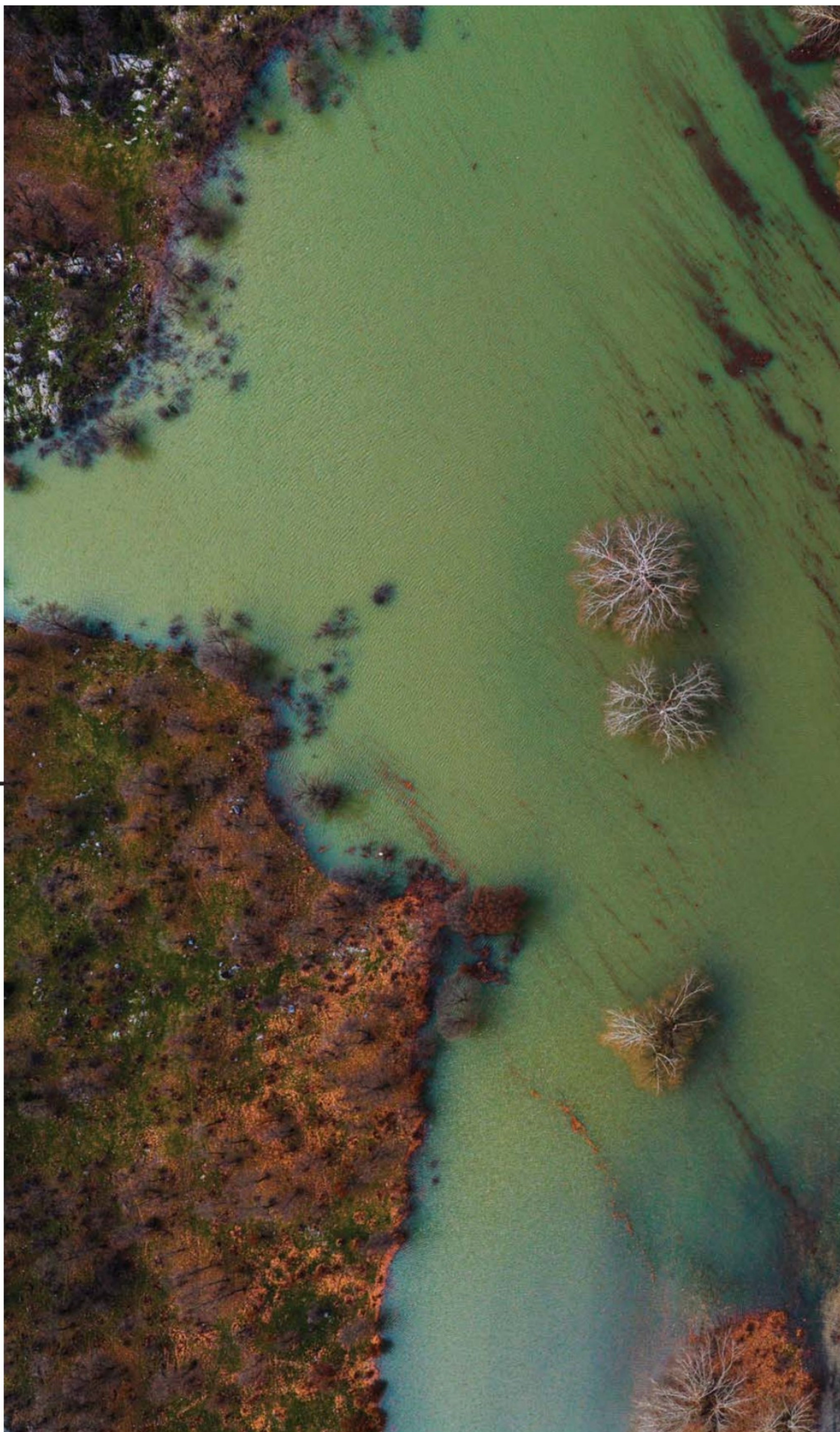
MCKLEIN / TOYOTA GAZOO RACING

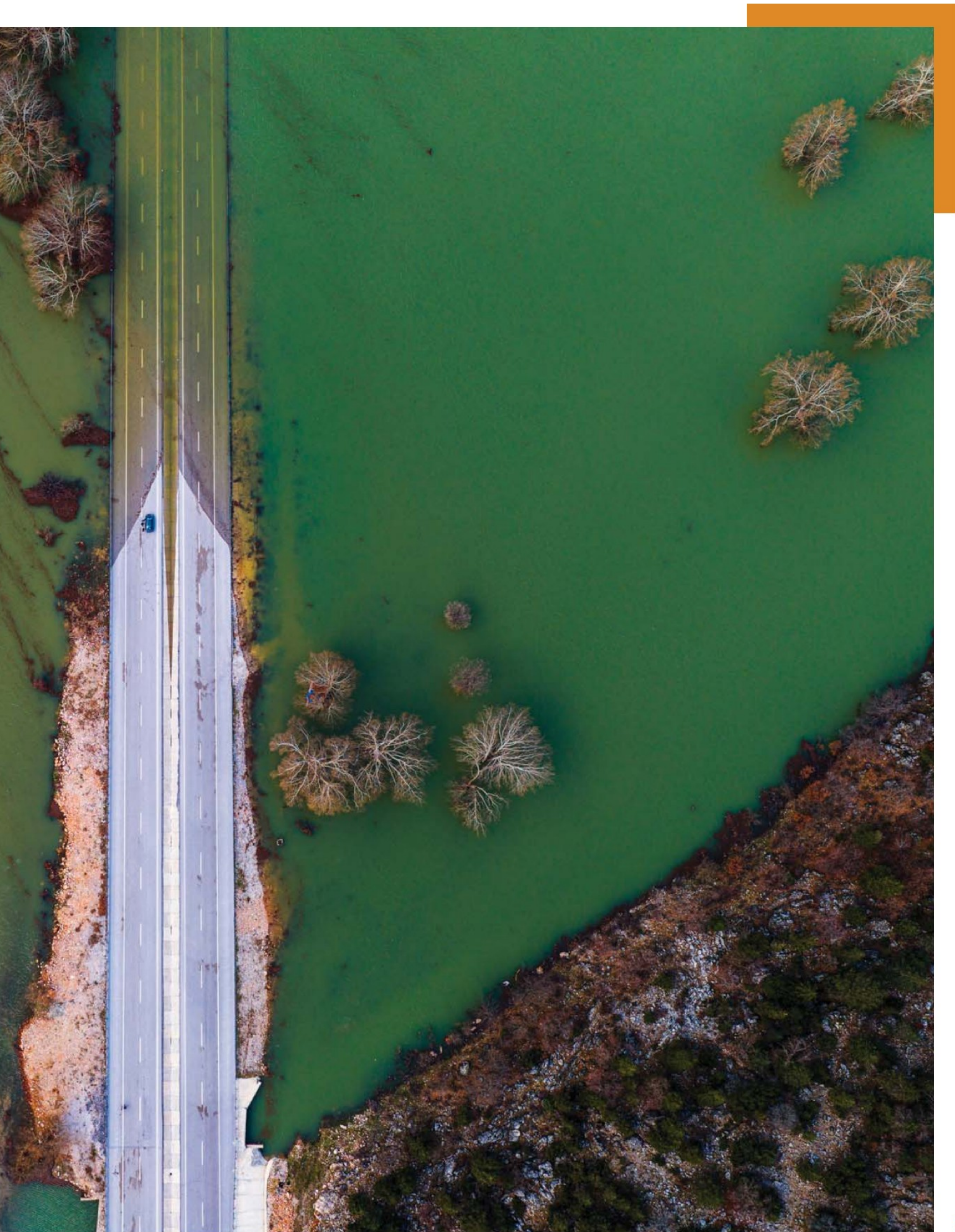
Elfyn Evans (Toyota) a remporté pour la troisième fois le rallye de Suède. Le pilote gallois prend également la tête du championnat du monde des rallyes (WRC). Le Japonais Takamoto Katsuta et le Finlandais Sami Pajari complètent un podium 100% Toyota. Handicapé par sa position d'ouvreur le vendredi et victime d'une sortie de route, Oliver Solberg (Toyota) n'a pu rééditer son succès du Monte-Carlo et doit se contenter de la quatrième place. Le Français Adrien Fourmaux (Hyundai) termine cinquième et confirme les difficultés de la marque coréenne face au constructeur japonais. Prochain rendez-vous au Kenya, du 12 au 15 mars, avec le retour de Sébastien Ogier.

Flèche en eau

La France n'a pas été le seul pays à payer un lourd tribut aux récentes intempéries qui se sont abattues sur l'Europe et bien au-delà : Espagne, Portugal, Italie, Royaume-Uni, un déluge sans frontière a fait déborder les rivières et englouti les paysages... Même le Maroc a bu la tasse, tout comme la Turquie, où sept régions de la côte ouest ont été touchées par les inondations. Notamment celle d'Antalya : ici, du côté du village de Baslar, dans la plaine d'Eynif, la montée progressive des eaux crée un motif parfaitement symétrique sur les quatre voies de l'autoroute qui mène à Konya. Dès lors, pour cette voiture et ses occupants, suivre la "flèche" n'est plus une option...

► **Photo :** Seyit Konyali / Anadolu via AFP





De la petite Classe A à l'élitiste Classe S...

Mercedes poursuit sa ca



En début d'année dernière, le constructeur allemand a annoncé un vaste programme de renouvellements et de lancements de modèles, prévoyant pas moins de 40 véhicules sur trois ans. Une offensive déjà bien amorcée...

► **Texte:** Agnès Lasbarrères

Malgré d'importantes difficultés en Chine et aux États-Unis, où les ventes ont nettement reculé, la firme à l'étoile ne baisse pas les bras. Comme prévu, les nouveautés s'enchaînent à un rythme effréné depuis le début de l'année dernière. Le mouvement a été lancé par la berline CLA et sa variante break, suivies du GLC et du GLB, et se prolongera avec bien d'autres modèles encore, comme vous le découvrirez dans ces pages. Parallèlement, des changements de stratégie ont été opérés, à commencer par la disparition progressive de la famille 100% électrique EQ, dont le design spécifique

n'a pas convaincu. Aujourd'hui, Mercedes préfère regrouper ses thermiques et électriques sous les appellations "historiques" de ses modèles. La marque mise également sur de nouvelles plates-formes plus technologiques, comme la multiénergie MMA, destinée aux modèles compacts, et la MB.EA, prévue pour les modèles électriques plus familiaux. Enfin, alors que la CLA devait devenir la nouvelle entrée de gamme de la marque, la Classe A étant censée disparaître, Mercedes a finalement changé de cap : la berline compacte poursuivra sa carrière avec une toute nouvelle génération attendue en 2028. ■



GLA \\ Fin 2026



A partir de
50 000 €*

LARSON



Classe C Electrique \\ Fin 2026



A partir de
60 000 €*

Tandis que la cinquième génération de Classe C (sortie en 2021) sera restylée à l'automne, une déclinaison inédite, purement électrique, sera dévoilée en avril. Conçue sur la même base (MB.EA) que le nouveau GLC "à pile", cette inédite Classe C "EQ" en reprendra les éléments techniques, telle la batterie de 94 kWh. Mais grâce à une silhouette plus élancée que celle du SUV, elle devrait offrir une autonomie supérieure (plus de 750 km). Côté look, elle pourrait s'habiller d'une calandre chromée imposante pour bien se distinguer de la thermique.

SHPROSHOTS



GLB \\ Mars 2026



A partir de
55 900 €

MERCEDES

Campagne de lancements

Illustration **Auto Plus**

Mercedes dévoilera à l'automne la troisième génération de son SUV compact, le GLA. Celui-ci reprendra certains codes esthétiques du GLB, mais s'en distinguera par un style moins cubique. Adoptant la même base technique que lui (inaugurée par la berline CLA), il s'équipera également de blocs électriques de 224, 272 et 354 ch (dès fin 2026) et hybrides de 156, 183 et 210 ch (début 2027). Il prendra la succession de l'actuel GLA, mais aussi de l'EQA, qui deviendra le GLA EQ.



"Baby" Classe G // Courant 2027

A partir de
70 000 € *



SHPROSHOTS

Modèle iconique s'il en est, le Classe G va avoir un petit frère. Affectueusement baptisé "Baby Classe G" pour le moment, le nouveau venu pourrait finalement adopter l'appellation Classe g (avec un "g" minuscule). Il reprendra le look "au carré" du célèbre 4x4, mais dans un format réduit (4,50 m de long environ, contre 4,86 m pour son aîné, avec une hauteur inférieure). La parenté devrait toutefois s'arrêter là, car ce modèle, voulu plus urbain et plus abordable (le Classe G réclame 161 950 € minimum), devrait reprendre la plate-forme des CLA, GLB et GLA. Et sera, dans un premier temps, proposé uniquement en 100 % électrique.



CLA Shooting Brake // Mars 2026

Après la berline CLA (et sa déclinaison break, ci-contre, à droite), le GLB, deuxième du nom (4,73 m) est lui aussi issu de la nouvelle plate-forme multiénergie MMA. Il remplace ainsi l'ancien GLB et l'EQB avec, au choix, 5 ou 7 places (option). Dévoilé en décembre dernier, il est déjà disponible à la commande en électrique de 272 ch et 354 ch 4x4 (batterie NMC de 85 kWh, jusqu'à 631 km d'autonomie). Une entrée de gamme de 224 ch (batterie LFP de 58 kWh) suivra, ainsi que des blocs hybrides essence (de 156, 183 et 210 ch), prévus pour juin.



MERCEDES

De même longueur que la CLA (4,73 m), la variante Shooting Brake offre un peu plus de garde au toit à l'arrière et un volume de coffre supérieur de 30 dm³ (455 dm³), complété par un frunk (101 dm³) sur le modèle électrique (comme sur la berline). Ce dernier est déjà commercialisé en 272 et 354 ch (4x4), avec jusqu'à 769 km d'autonomie annoncée. Les versions hybrides de 156 à 210 ch arriveront plus tard.

Et la Classe A ?

Alors qu'elle devait disparaître du catalogue cette année, changement de programme pour la Classe A ! L'actuel modèle sera prolongé jusqu'à fin 2027, en attendant l'arrivée d'une cinquième génération en 2028. Et, surprise, celle-ci devrait arborer une silhouette très différente ! Nous vous en reparlerons très bientôt...



Classe S restylée

La Classe S restylée se dote d'un nouveau visage, avec une calandre agrandie et ornée de quatre barres chromées horizontales. La signature lumineuse se compose d'optiques en forme d'étoile, dans la lignée des derniers modèles de la marque.

L'actuelle Classe S

A. SAUNIER



MERCEDES



Presque une nouvelle génération

Datant de 2021, la septième génération du vaisseau amiral de Mercedes reçoit une mise à jour de grande ampleur. Selon la marque, 50% des composants ont été revus. La berline de luxe reste proposée en deux longueurs (5,20 m et 5,30 m) et conserve sa silhouette classique tricarps. Sa face avant a été mise au goût du jour avec une calandre agrandie de 20% – dont le contour pourra s'éclair-

rer – et des optiques redessinées en forme d'étoile (idem sur la poupe). Mais c'est à l'intérieur que les modifications sont les plus spectaculaires, avec notamment l'implantation du Superscreen, cette surface en verre qui s'étend sur toute la largeur de la planche de bord. Elle regroupe une instrumentation numérique de 12,3"/31 cm, un écran central de 14,4"/36,6 cm et un second, pour le passager, de 12,3". Le tout

équipé de la quatrième génération du système MBUX avec intelligence artificielle. Petite innovation: aux places avant, on pourra bénéficier de ceintures de sécurité chauffantes (jusqu'à 44 °C). Bien sûr, ce sont les passagers arrière qui seront le plus chouchoutés, avec un espace et un confort de première classe, agrémentés d'écrans de 13,1"/33 cm équipés de caméras HD pour les visioconférences...



GLC Electrique // Printemps 2026

A partir de
71 900 €



MERCEDES

Avec cet inédit GLC électrique conçu sur une nouvelle plate-forme dédiée à ce type d'énergie (MB.EA, avec architecture 800 V), Mercedes veut faire oublier l'échec de l'EQC (qui était dérivé de la version thermique). Plus grand que son homologue essence (4,86 m, soit + 14 cm), il se distingue par son immense calandre chromée, qui pourra être illuminée. Pour son arrivée en concession au printemps, une unique version est prévue (400 4Matic), d'une puissance de 489 ch, avec une batterie de 94 kWh (autonomie annoncée jusqu'à 715 km). Quatre autres versions suivront.



Classe G Cabriolet // Début 2027

En plus de se voir adjoindre un petit frère (voir page précédente), le Classe G va également être décliné en cabriolet. Annoncé au salon de Munich (septembre 2025), ce dernier effectue déjà ses premiers tests sur route. Il dispose d'une capote en toile qui permettra de découvrir l'ensemble du toit ainsi que le coffre. Une configuration qui rappelle celle de l'exclusive version Landulet Maybach, basée sur la première génération de Classe G (qui avait également eu une déclinaison cabriolet en 2 portes). Pour le moment, Mercedes ne précise pas quel type de motorisation l'équipera (thermique, électrique, les deux?).



A partir de
165 000 € *

MERCEDES

D'une longueur de 5,20 m (5,30 m pour la Limousine), la Classe S conserve sa silhouette tricorps. Sur la poupe, seuls les feux ont été modifiés, arborant désormais une signature lumineuse à trois étoiles.



La traditionnelle étoile sur le capot pourra désormais intégrer un éclairage (option) finement et élégamment réalisé. Il n'est toutefois pas sûr que cela sera autorisé en Europe.



La planche de bord a été totalement revisitée et s'habille, de série, de l'impressionnant Superscreen, une dalle continue, en verre, renfermant trois écrans. Sur le volant, Mercedes a réintroduit des commandes physiques (molette pour le volume audio, bouton à bascule pour le limiteur de vitesse).

Sur le plan technique, la Classe S s'équipe de roues arrière directrices à 4,5°, et jusqu'à 10° en option. Côté motorisations, on retrouve les blocs diesels à hybridation légère 48 V de 313 et 367 ch, ainsi que deux hybrides rechargeables essence (revendiquant jusqu'à 117 km d'autonomie électrique) de 435 et 585 ch, ce dernier ayant vu sa puissance augmenter de 75 ch (510 ch auparavant).

En bref

Lancement: juin 2026

L x l x h, en m: 5,20 x 1,92 x 1,50

Moteurs diesels: 313 et 367 ch

Hybrides rechargeables: 435 et 585 ch

A partir de: 119 600 €



Plus que dans tout autre modèle, c'est aux places arrière que la Classe S s'apprécie le plus, avec fauteuils, écrans (13,1") et espace dignes d'une classe affaires. Les bagages ne sont pas oubliés, avec un volume dédié de 510 dm³.

AMG GT 4 portes \ Fin 2026

A partir de
220 000 € *



Préfiguré par ce spectaculaire concept-car (5,21 m de long, 1,32 m de haut), le futur coupé AMG GT 4 portes sera tout électrique. Elaboré sur une plate-forme inédite dédiée aux modèles à hautes performances (AMG.EA), il s'équipera de trois moteurs à flux axial⁽¹⁾ développant une puissance cumulée de 1360 ch et revendiquant une vitesse de pointe supérieure à 360 km/h. Il recevra une batterie (probablement d'au moins 100 kWh) à architecture 800 V, autorisant une recharge ultrarapide (400 km d'autonomie récupérés en 5 minutes). La version de série, dévoilée l'été prochain, sera moins longue et plus haute.

1. Nouvelle technologie d'électromoteurs, plus compacts et plus légers que les actuels (à flux radial) et capables de fournir de fortes puissances.

ET AUSSI

En plus des nouveautés présentées ici, Mercedes dévoilera, en mars, les **GLE**, **GLE Coupé** et **GLS** restylés (évolutions stylistiques et techniques, avec des motorisations électrifiées plus puissantes). Mais aussi le **VLE**, un van/monospace de luxe 100 % électrique. Une mise à jour esthétique du **CLE** est également prévue cette année, de même que pour l'**EQS**, qui devrait encore conserver cette appellation pour le moment. En revanche, l'**EQE** tirera sa révérence fin 2026 pour laisser la place, en 2027, à une **Classe E électrique** (en parallèle de l'actuelle version thermique). Chez **AMG**, un SUV reprenant la base de l'**AMG GT 4 portes** est également prévu.

Auto Plus

vous offre 6 mois d'abonnement + 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 # D1718915

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

☐ Formule ANNUELLE

6 mois OFFERTS



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

(1)

☐ Formule MENSUELLE

5€ 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)

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_1956 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!

POUR PARTICIPER:

flashez le Qr code ou rendez vous sur bit.ly/ap_1956



KIOSQUE
mag.com

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 d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur 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





Notre labo a mesuré...

25s3 sur le kilomètre départ arrêté

pour l'Alpine A390 GT (400 ch)



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, le nouveau SUV Alpine A390 GT affronte son grand rival, le Porsche Macan 4 (voir p. 32). Comment se situent les performances du premier crossover de la marque dieppoise dans le camp des SUV électriques ? Avec 25s3 pour parcourir le kilomètre départ arrêté, l'A390 GT parvient à se hisser de justesse dans le top 15 des modèles les plus véloce mesurés par notre labo. Il fait presque jeu égal avec le Porsche Macan 4 (14^e avec 25s1). Il reste néanmoins à bonne distance des concurrents les plus rapides, au premier rang desquels se place le Tesla Model X en version Plaid qui, fort de ses 1020 ch, signe le 1000 m D. A. en seulement 19s1 ! Le SUV américain n'en a cependant plus pour très longtemps, puisque sa production va bientôt s'arrêter. En deuxième position figure un autre Porsche Macan : la déclinaison Turbo, la plus puissante de la gamme (639 ch), qui affiche un chrono de 21s8. Enfin, le Tesla Model X "normal" complète le podium (provisoirement, donc), avec 22s pile.

Vincent Desmonts

TOP 20

Accélérations 1000 m départ arrêté

1 ^{er}	Tesla Model X Plaid (1020 ch)	19s1
2 ^e	Porsche Macan Turbo (639 ch)	21s8
3 ^e	Tesla Model X AWD (670 ch)	22s
4 ^e	Hyundai Ioniq 5 N (650 ch)	22s4
4 ^e ex æq	Kia EV6 GT (650 ch)	22s4
6 ^e	Porsche Macan 4S (516 ch)	23s2
7 ^e	Smart #5 4WD (588 ch)	23s3
8 ^e	Xpeng G9 AWD Performance (575 ch)	24s
9 ^e	Smart #3 Brabus (428 ch)	24s4
10 ^e	Tesla Model Y Grande Autonomie AWD (410 ch)	24s5
11 ^e	Smart #1 Brabus (428 ch)	24s7
12 ^e	Volvo EX30 Twin Performance (428 ch)	24s8
13 ^e	Polestar 3 Long Range Dual Motor (489 ch)	25s
14 ^e	Porsche Macan 4 (408 ch)	25s1
15 ^e	Alpine A390 GT (400 ch)	25s3
15 ^e ex æq	BYD Sealion 7 AWD 91 kWh (530 ch)	25s3
15 ^e ex æq	Cadillac Lyriq 600 E4 AWD (528 ch)	25s3
18 ^e	Volvo EX40 Twin Performance (442 ch)	25s5
19 ^e	Smart #3 (272 ch)	26s2
20 ^e	Kia EV9 AWD (385 ch)	26s4

Tous les modèles testés cette semaine

Alpine A390 GT - 400 ch	P. 32
Dacia Sandero 1.0 S Ce - 65 ch	P. 25
Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G auto - 120 ch	P. 26
Dacia Jogger 1.8 hybrid - 155 ch	P. 30
Fiat Pandina 1.0 Hybrid - 65 ch	P. 37
Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride - 239 ch	P. 37
MG EHS 1.5 Hybrid+ - 224 ch	P. 37
Opel Frontera 1.2 Hybrid - 110 ch	P. 38
Peugeot 3008 1.2 Hybrid - 145 ch	P. 38
Peugeot E-5008 73 kWh - 210 ch	P. 38
Porsche Macan 4 - 408 ch	P. 32
Skoda Kamiq 1.0 TSI - 95 ch	P. 39
Skoda Octavia 2.0 TDI DSG7 - 150 ch	P. 40
Toyota C-HR 1.8 Hybride - 140 ch	P. 39
Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI Hybrid - 116 ch	P. 39



ARNAUD SAUNIER

Un essai rétro de la Renault 21 Turbo Quadra - 175 ch

P. 42

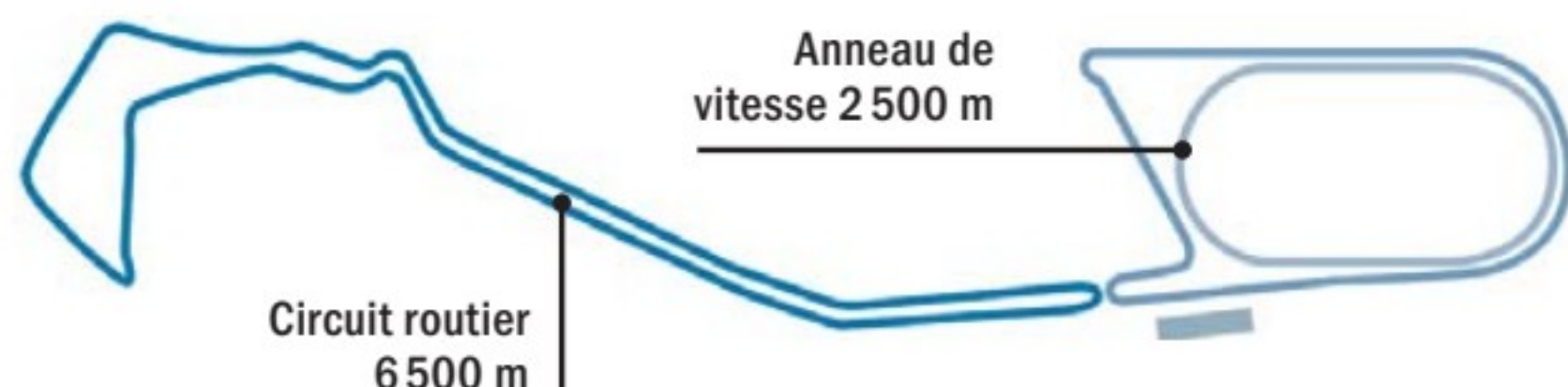
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

Notre technicien



Frédéric Haas

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



Nos essayeurs



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

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

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



ARNAUD SAUNIER

Restylage, nouveaux moteurs, équipements inédits...

Que valent les nouvelles Dacia Sandero et Jogger ?

Dacia n'a pas lésiné ! Pour maintenir les solides positions des Sandero, Sandero Stepway et Jogger sur le marché, la marque met à jour leur style, leur accorde de nouveaux moteurs et modernise leur dotation.

Dans un contexte plus compliqué que jamais, Dacia est parvenu à augmenter ses ventes en Europe de 2,9% en 2025. La situation est un peu moins favorable en France, où la marque suit le repli général du marché. Elle n'en demeure pas moins solidement ancrée à la troisième place des constructeurs, et même à la

deuxième si l'on ne considère que les ventes aux particuliers. Dans ce dernier cas, la Sandero s'impose même comme première des ventes, le Duster arrivant pour sa part quatrième, tandis que le Bigster signe une entrée remarquée au onzième rang, cinq marches devant le Jogger. Les atouts de Dacia ? Un rapport prix/prestations exemplaire,

évidemment, mais aussi une stratégie de mises à jour régulières. La Sandero et le Jogger bénéficient ainsi d'un nouveau restylage, accompagné de l'arrivée de nouveaux moteurs : l'ancien 1.0 Eco-G (bicarburant essence/GPL) de 100 ch cède la place au 1.2 Eco-G de 120 ch, qui peut désormais être associé à une boîte auto. L'ensemble 1.8

Au sommaire

Dacia Sandero
1.0 SCe 65 Expression P. 25

Dacia Sandero Stepway
1.2 Eco-G 120 auto. Extreme P. 26

Dacia Jogger
1.8 Hybride 155 Extreme P. 30

full hybride de 155 ch remplace quant à lui le 1.6 de 140 ch dans le haut de gamme du Jogger, et il apparaîtra d'ici quelques mois sur la Sandero Stepway ! ■

*Vrai prix d'achat intégrant le malus écolo.

Essence

Dacia Sandero

1.0 SCe Expression – 65 ch
14 800 € / 15 250 €*



La Sandero à petit bloc essence

Une base pas si basique



Cinq ans après ses débuts, la Sandero s'offre un nouveau restylage. Bonne nouvelle, on retrouve le 1.0 SCe de 65 ch, pour un premier prix à moins de 14 000 €. Ainsi motorisée, la Sandero reste la voiture la moins chère du marché !

► Texte : David Bouillaux – Photos : Nicolas Soler

La Sandero s'offre une discrète cure de jouvence. Celle-ci ne bouleverse pas les codes, et se traduit principalement par une face avant revue, intégrant un nouveau bouclier et une calandre redessinée. La signature lumineuse évolue également, à l'avant comme à l'arrière, tandis que les enjoliveurs apparaissent plus valorisants. Les changements les plus notables se situent toutefois à bord, avec l'arrivée d'un nouveau volant et, dans la version Expression testée ici (plus chère de 1 510 € par rapport à l'entrée de gamme Essential), d'un écran tactile de 10"/25,4 cm, livré de série et doté d'une interface modernisée. L'équipement s'enrichit également : selon les versions, on peut désormais disposer d'un chargeur de smartphone par induction, des feux de route automatiques, d'une caméra multivue ou encore de rétros rabattables électriquement. La gamme de motorisations, remaniée elle aussi, comporte un 1.0 TCe 100 et un 1.2 Eco-G 120 (en boîte manuelle ou automatique). Mais Dacia reconduit le petit trois cylindres

essence 1.0 SCe de 65 ch, proposé à partir de 13 290 € en entrée de gamme Essential (300 € de plus qu'avant le restylage), et de 14 800 € en finition intermédiaire Expression (+ 100 €), testée ici, à l'équipement déjà correct (clim, écran tactile avec réplique de smartphone, vitres arrière électriques...) et au style plus avenant que l'Essential. Dépourvu de turbo et associé à une boîte manuelle à cinq rapports, ce trois cylindres ne fait pas de miracles en relances. Sous les 3 000 tr/min, il ne se passe pas grand-chose ! On aurait par ailleurs apprécié la présence d'un sixième rapport pour les longs trajets autoroutiers. A 130 km/h, le moteur tourne à 4 000 tr/min et se montre un peu bruyant, l'insonorisation étant perfectible. En revanche, sur routes secondaires ou en ville, il se révèle suffisant et relativement sobre, avec une consommation moyenne mesurée à 6,1 l/100 km. Pour le reste, la Sandero demeure fidèle à sa réputation : rassurante, confortable et accueillante grâce à ses places arrière généreuses et à son coffre de 380 dm³.



Les nouveaux aérateurs, l'habillage en tissu bleu et le volant inédit contribuent à valoriser la planche de bord de la Sandero Expression, malgré des plastiques durs toujours omniprésents.



Nombre de places : 5
A l'arrière, les adultes de grande taille se sentent à l'aise. La banquette, à l'assise moelleuse, maintient bien les cuisses et accentue la sensation de bien-être.

NOS MESURES



Vitesse maxi	150 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s/26s4
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5 / 6,5 / 6,2 l/100 km
Poids	1 078 kg
Diamètre de braquage	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m
Volume de coffre ⁽¹⁾	380 dm ³

1. Avec roue de secours.

LA TECHNIQUE

Moteur essence	3 cylindres, 999 cm ³
Hybridation	Non
Puissance maxi	66 ch à 6 300 tr/min
Couple maxi	95 Nm à 3 500 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	4 CV / 124 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 450 € / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Pneus	195/55 R16
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,76 x 1,50
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽²⁾

2. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

L'EQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (6) || Lecture des panneaux || Phares et essuie-glaces auto. || Régulateur/limiteur de vitesse, etc.
Agrément : aide au stationnement AR || Clim manuelle || Ecran tactile 10"/25,4 cm + Mirror Screen || Fermeture centralisée à distance || Rétros électriques et chauffants || Vitres électriques (4), etc.
EN OPTION Agrément : caméra de recul (250 €) || Clim auto. (250 €) || GPS (450 €) || Roue de secours (250 €).

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 ◆

Pour un tarif en légère hausse, la Sandero monte en gamme, mais reste très accessible dans cette version de 65 ch. La finition Expression (+ 1 510 €) est conseillée, comme les blocs TCe 100 ou Eco-G 120 (de + 1 250 à 1 350 €) pour plus de polyvalence.



Essence/GPL

Dacia Sandero Stepway

1.2 Eco-G auto. Extreme – 120 ch
20 250 € / 20 480 € *

La Stepway restylée avec le nouveau moteur GPL et la boîte

Plus polyvalente que jamais !



Cinq ans après ses débuts, l'actuelle Sandero Stepway connaît un nouveau remaniement. Celui-ci concerne le look, l'équipement, mais aussi les moteurs, avec l'apparition d'un nouveau 1.2 Eco-G de 120 ch, proposé aussi en boîte automatique désormais.

► **Texte:** François Stagnaro – **Photos:** Arnaud Saunier

En France, la Sandero est la voiture la plus vendue aux particuliers. Une performance qu'elle doit pour moitié à sa déclinaison Stepway. La formule à succès, on la connaît : les qualités d'une plate-forme

technique moderne, des moteurs économiques, un habitacle accueillant et fonctionnel, le tout associé en Stepway à des attributs de baroudeuse (protections de carrosserie en plastique brut, garde au sol surélevée de 40 mm, barres de toit

modulables...) qui font presque de cette version un mini-SUV. Ces fondamentaux demeurent, le restylage se contentant de retouches à la marge. Ainsi, la signature lumineuse en "Y" cède la place à une ligne interrompue par un point décalé vers le haut, façon "T" inversé, motif que l'on retrouve à bord au niveau des aérateurs. La calandre abandonne ses traits blancs pour de petits carrés, tandis qu'un bandeau sérigraphié noir relie désormais les feux arrière de la Stepway. On note aussi l'apparition de nouvelles jantes alliage (de série en Extreme), et d'un matériau moucheté (et en par-

tie recyclé) pour les protections en plastique brut. Sous le capot, le trois cylindres essence 1.0 TCe de 90 ch (décliné en boîte manuelle et automatique CVT) disparaît. Il est remplacé par une version de 110 ch du même bloc, uniquement associée à une boîte manuelle.

GPL plus puissant et boîte auto.

Quant au 1.0 Eco-G de 100 ch (à bicarburation essence/GPL), il cède la place à un nouveau 1.2 Eco-G de 120 ch, facturé seulement 200 € de plus et désormais aussi proposé en boîte auto. moyennant un surcoût raisonnable de 1600 €. Sur le papier, cette version cumule bien des atouts : un malus raisonnable (230 € au lieu de... 2049 € pour l'ancien TCe 90 CVT !), identique à celui de la version manuelle, une boîte auto. à double embrayage, une

Le budget

Le vrai prix d'achat : aucune remise possible pour l'instant, et un malus raisonnable (grâce au GPL) de 230 € sur cette version à boîte auto.

Le niveau d'équipement : la finition Extreme (18 650 € en Eco-G à boîte manuelle), très bien équipée (clé mains libres, clim auto., instrumentation numérique, jantes alliage...), est le sommet d'une gamme qui commence en Essential (16 350 €), l'Expression constituant l'intermédiaire (17 650 €).

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



auto.



Après un changement d'identité de la marque à l'été 2022 (calandre, nouveau logo, le nom Dacia écrit en toutes lettres sur le coffre...), le restylage concerne cette fois la calandre, une nouvelle signature lumineuse et le bandeau noir qui les relie.



Nombre de places: 5



Volume⁽¹⁾: 410 dm³

Les places arrière se montrent accueillantes, et le coffre assez vaste. En position basse, le plancher modulable repose désormais directement sur le réservoir de GPL (qui a grossi) et non plus sur les côtés, ce qui devrait réduire légèrement le volume.



C'est sous cet angle que la Sandero Stepway change le moins. Un œil averti distinguera l'effet moucheté des protections en "Starkle", matériau qui intègre jusqu'à 20 % de polypropylène recyclé.



Le réservoir de gaz passe de 40 à 50 litres, permettant d'accroître d'autant l'autonomie en GPL (450 à 500 km maximum jusqu'ici). S'y ajoute toujours 50 litres d'essence.

arrière à marche avant. Une fois sorti de la ville, une franche accélération pour s'insérer sur voie rapide met en évidence à la fois la vigueur du moteur de 120 ch et sa piètre insonorisation. Le niveau de bruit revient

à la normale à allure tranquille. La boîte auto. se montre quant à elle raisonnablement rapide, mais manque parfois de réactivité et de pertinence dans ses interventions lorsqu'on hausse le rythme. En l'absence de mode

Sport, on peut prendre la main via les palettes, pour réaliser cependant que les passages ne sont alors pas plus rapides: il faut parfois une seconde entre l'impulsion et le passage effectif du rapport, à la descente >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ■ ABS + AFU + ESP

■ AFIL active ■ Airbags (6) ■ Lecture des panneaux ■ Phares et essuie-glaces auto. ■ Régul./limiteur de vitesse ■ Surveillance attention conducteur + angles morts, etc.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Barres de toit modulables ■ Clé mains libres ■ Clim auto.

■ Ecran tactile 10,1"/25,7 cm + Mirror Screen sans fil ■ Frein de parking électrique ■ Instrumentation numérique 7"/18 cm ■ Jantes alliage 16" ■ Palettes au volant

■ Vitres AR surteintées ■ Vitres électr. AV/AR

EN OPTION Sécurité: pack Conduite (caméra multivue + feux de route auto. + rétros rabattables électriquement, 500 €)

Agrément: pack Navigation (GPS connecté + audio Arkamys 6 HP, 550 €)

■ Pack Hiver (sièges AV/volant chauffants, 300 €) ■ Peinture métallisée (650 €).

puissance généreuse, et la promesse d'un coût à l'usage réduit. Au volant, on n'est pas dépaycé, à quelques détails et équipements près: nouvel écran tactile, motif des aérateurs, possibilité de volant chauffant en plus des sièges dans le pack Hiver (option), feux de route auto. et caméra multivue (aux images cependant perfectibles) dans le pack Conduite, etc.

Cette version à boîte auto. se distingue par ailleurs par le discret sélecteur sur la console centrale (au lieu de l'imposant levier des précédentes versions automatiques CVT), tandis que des palettes (un peu trop éloignées de la jante du volant cela dit) font leur apparition. A basse vitesse, la transmission fait parfaitement son office, avec douceur. En manœuvres, on regrette juste la relative lenteur du système pour passer de marche



BIEN VU

Parfois horripilantes, les alertes obligatoires peuvent être contre-productives. Ce bouton permet de les adapter très facilement.



►►► comme à la montée. Rien de rédhibitoire cependant, tant l'ensemble paraît cohérent et homogène. Ainsi motorisée, la Sandero Stepway gagne encore en polyvalence, sans que la consommation n'en pâtisse: les données constructeur revendiquent quasiment le même appétit qu'en boîte manuelle et qu'avec l'ancien bloc 1.0 Eco-G, que nous avons mesuré à 8,6 l/100 km en moyenne en GPL (soit environ 83 € pour 1000 km), et à 6,5 l/100 km en essence (111 €/1000 km avec du SP95-E10). Seuls bémols: une qualité de finition assortie au positionnement tarifaire, et un amortissement qui reste sec sur les dos-d'âne (suspensions raffermies pour compenser la garde au sol surélevée de 40 mm, en Stepway).



Poste de conduite

Les réglages du siège et du volant, assez amples, permettent à chacun de trouver une bonne position. Le volant "s'aplatit" en haut et en bas, sans gain flagrant en ergonomie. En Extreme, les compteurs analogiques cèdent la place à un affichage numérique de 7"/17,8 cm, lisible mais peu paramétrable.

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

Ecran tactile

La taille de l'écran tactile augmente (10"/25,4 cm au lieu de 8"/20,3 cm) et le logiciel évolue, mais la facilité d'utilisation demeure. On gagne par ailleurs la fonction sans fil pour relier son Smartphone via Apple CarPlay ou Android Auto.

Aides à la conduite

Depuis 2024, les Sandero et Sandero Stepway intègrent les aides désormais obligatoires (lecture des panneaux, surveillance de l'attention du conducteur, alerte de franchissement de ligne...). Dacia y ajoute l'aide active au remplacement dans la voie et, en finition Extreme, la surveillance des angles morts et l'aide au stationnement AV/AR. On note aussi l'apparition d'une fonction codes/phares auto. et d'une caméra multivue (pack Conduite). Pas de conduite semi-autonome, en revanche...

Régulateur de vitesse adaptatif	Indisponible
Conduite semi-autonome	Indisponible
Phares/essuie-glace auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	500 € ⁽¹⁾ /Indisp.
Assistance au créneau	Indisponible
Facilité de réglage des alertes	▲

Facilité d'utilisation	◆
Lisibilité	◆
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	550 € ⁽²⁾



C'EST RATÉ

La mousse des sièges est moins dense que sur les Sandero III de 2021, et le tissu TEP des versions Extreme n'est pas assez respirant.



Finition

Le positionnement tarifaire de la Sandero Stepway implique quelques concessions. Le manque de noblesse des matériaux (plastiques durs, moquette franchement bas de gamme, ajustements de certains joints...) en fait partie. Les bandeaux en TEP, rappelant la sellerie, réchauffent l'ambiance.

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

Chauffage/Climatisation

Il est de plus en plus rare de pouvoir régler une clim auto sans devoir passer par les menus de l'écran tactile. Et ici, les molettes rotatives (intégrant l'affichage de la température) sont exemplaires d'ergonomie.

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

Système audio

Le système de base ne brille pas par sa qualité sonore. Le pack Navigation permet de profiter d'un ensemble à 6 haut-parleurs, désormais badgé Arkamys. Pas "hi-fi", mais correct.

Qualité du son	●
Simplicité des commandes	◆
Système hi-fi	550 € ⁽²⁾

Rangements

Les espaces sont en nombre suffisant, et assez bien répartis dans l'habitacle. Avec le pack Navigation, le vide-poches de la console centrale devient une dalle de recharge par induction, d'autant plus pratique que le Mirror Screen est désormais sans fil.



Taille boîte à gants	◆
Taille vide-poches	●
Emplacement de charge smartphone	550 € ⁽²⁾
Aumônières/Vide-poches AR	Série/Série

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h ⁽¹⁾	10s (11s)
Consommation cycle mixte ⁽¹⁾	7,2 (5,7) l/100 km
Poids	1 222 kg
Diamètre de braquage	10,24 m

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Puissance maxi ⁽¹⁾	120 (115) ch à 4 500 tr/min
Couple maxi ⁽¹⁾	197 (190) Nm à 1 750 tr/min
Puissance fiscale / CO ₂ ⁽¹⁾	6 CV / 116 (130) g/km
Malus CO ₂ / au poids	+ 230 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	205/60 R16
Réservoir (GPL/essence)	50 litres/50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,86 x 1,59
Durée de garantie ⁽²⁾	7 ans ou 150 000 km ▲

1. En carburant au GPL (entre parenthèses, en carburant à l'essence).
2. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

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 Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G auto. Extreme (20 480 € *, 120 ch) est évaluée parmi les citadines essence à boîte auto. d'environ 120 ch, dont : Citroën C3 1.2 Hybride Max (22 800 € *, 110 ch), Peugeot 208 1.2 Hybrid Allure (23 600 € *, 110 ch), Renault Clio 1.2 TCe EDC Techno (24 100 € *, 115 ch), Seat Ibiza 1.0 TSI DSG Copa (21 200 € *, 116 ch), Toyota Yaris 1.5 Hybride Dynamic (22 250 € *, 116 ch), Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG Style (25 600 € *, 116 ch).

Comportement routier	◆
Équipements de sécurité	●
Agrément/performance	◆
Confort/insonorisation	●
Équipements de confort/garantie	▲
Habitabilité/coffre	◆
Aspects pratiques	◆
Présentation/ finition	●
Consommation/coût à l'usage	▲
Prix	▲

Notre verdict : une référence ! ▲

Les clients de l'ancienne version TCe 90 à boîte CVT, comme ceux de l'Eco-G 100 à boîte manuelle, trouveront leur bonheur dans cette nouvelle version 1.2 Eco-G, qui propose en option une boîte auto. très correcte, pour un prix et un coût à l'usage imbattables.

Hybride essence

Dacia Jogger

1.8 Hybrid Extreme 7 places – 155 ch
27 800 € / 27 800 €*



Premier test du Jogger avec son nouveau moteur hybride

Plus puissant, plus sobre...



Légèrement restylé, le Jogger voit sa dotation évoluer, tout comme sa gamme de moteurs, avec l'arrivée d'un moteur Eco-G plus puissant et accessible en boîte auto., ainsi que la mise à jour de sa version hybride, testée ici et qui passe de 140 à 155 ch.

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

Le Jogger a un peu été éclipsé par les nouveaux Duster et Bigster. Pourtant, difficile de faire plus rationnel comme "transporteur de troupes" : de cinq à sept places (+ 900 €), un coffre très généreux et un tarif serré. Pour le rappeler à notre bon souvenir et l'harmoniser avec le reste de la gamme, Dacia offre à son

break surélevé un restylage. Les évolutions sont en apparence légères : signature lumineuse, calandre, couleurs et matières à l'intérieur... Mais si l'on y regarde de plus près, les changements s'avèrent plus profonds. A bord, on remarque immédiatement le nouveau sélecteur de vitesse, bien plus moderne d'aspect, et l'écran central agrandi

(10" contre 8"). En parallèle, la dotation du Jogger s'enrichit, de série (aide au stationnement avant, Mirror Screen sans fil) ou en option (pleins phares auto., caméra multivue, recharge de smartphone par induction, rétroviseurs rabattables électriquement, volant chauffant...). Pas question de luxe, mais déjà de quoi satisfaire la plupart des besoins et envies. Le tarif, lui, n'augmente que de 200 €. Cela dit, notre modèle d'essai dépasse tout de même les 30 000 €, options comprises.

L'hybride bousculé en interne

Sous le capot, il y a aussi du nouveau : l'ancien hybride de 140 ch est remplacé par la nouvelle version du système, déjà vue dans

les Duster et Bigster, et forte de 155 ch. Le Jogger augmente sa sobriété d'environ 0,5 l/100 km, à confirmer par notre labo. On constate aussi moins de "trous" entre les vitesses, et davantage de douceur. Et le quatre cylindres se montre plus discret, même si l'insonorisation reste perfectible, laissant passer de nombreux bruits : craquements de la boîte, grondements du moteur et bourdonnements aérodynamiques sur autoroute. Du mieux, donc, mais tout n'est pas parfait. Le Jogger reste par ailleurs un peu pataud.

Notez aussi que cette version fait face désormais à une concurrence interne. Jusqu'ici, l'hybride était la seule façon d'accéder à une boîte auto. L'apparition d'une transmission à double embrayage sur le nouveau moteur 1.2 Eco-G de 120 ch – en outre mieux armé que l'ancien 1.0 Eco-G de 100 ch sous le capot du Jogger – bouscule un peu la hiérarchie. Grâce à des

Le budget

Le vrai prix d'achat : grâce à son moteur sobre et à son poids plume, le Jogger hybride évite tout malus. Comme souvent chez Dacia, pas question de remises, surtout alors que le restylage vient d'intervenir.

Le niveau d'équipement : ici en finition Extreme (la troisième sur quatre disponibles), le Jogger fait le plein d'équipements (clim auto., clé mains libres...), et de nouvelles options apparaissent (caméra multivue, feux de route auto...).

L'entretien : une révision à prévoir tous les ans ou tous les 30 000 km.

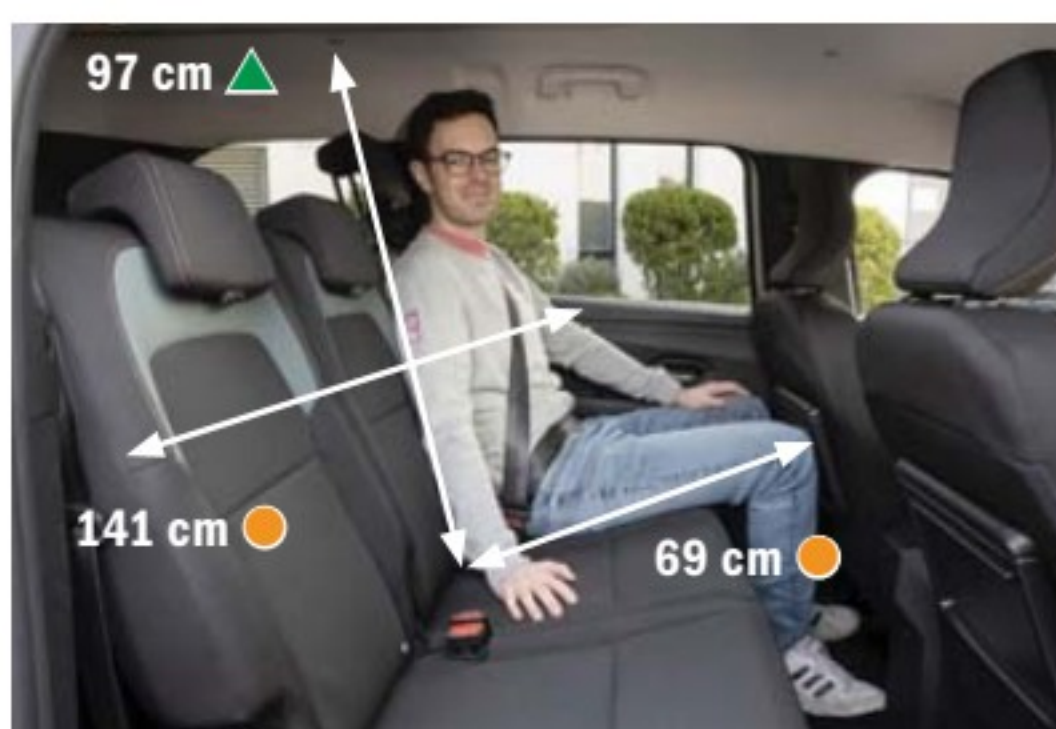
* Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.



L'organisation générale de la planche de bord ne change pas, mais on remarque l'arrivée d'un plus grand écran (10" au lieu de 8"), qui prend en charge le Mirror Screen sans fil, et la caméra multivue (option).



Nombre de places : 7



L'espace au troisième rang est très correct, mais il faut de la souplesse pour y accéder. Au deuxième rang, les plus grands pesteront contre les tablettes (amovibles), qui, une fois repliées, butent contre leurs genoux.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (6) || Essuie-glaces auto. || Lecture des panneaux || Pleins phares auto. || Régul./limit. de vitesse || Surv. des angles morts, etc.

Agrément : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Clim auto. || Ecran central 10"/25,4 cm avec Mirror Screen sans fil et compteurs numériques || Jantes alu 16", etc.

EN OPTION Sécurité : pack Conduite (caméra multivue + feux de route auto. + rétros rabattables électr., 550 €) **Agrément :** pack Navigation (GPS connecté + audio Arkamys 6 HP, 700 €) || Pack Hiver (sièges AV/volant chauffants, 300 €) || Peinture métallisée (700 €).

coûts à l'usage imbattables, cet ensemble GPL s'annonce comme le choix le plus rationnel de la gamme. Avec un agrément a priori correct, à en croire notre premier essai de la Sandero Stepway équipée de ce même ensemble (voir p. 24), et, surtout, pour 2900 €* de moins. Que reste-t-il au Jogger hybride ? Un fonctionnement doux et silencieux en ville, grâce aux roulages en mode électrique. Mais aussi des accélérations et des reprises plus vigoureuses, avec ses 35 ch supplémentaires. Pas anodin pour un véhicule censé emmener sept personnes et leurs bagages.

Très logeable et confortable (avec son amortissement prévenant), le Jogger se débrouille toujours comme un chef sur ce point. Même ses deux places du fond, amovibles, offrent un moelleux étonnant, dont des modèles plus huppés devraient s'inspirer.



1. En configuration 5/7 places.

Impressionnant, le coffre du Jogger offre déjà 625 dm³ en configuration 5 places, avec les sièges du troisième rang rabattus vers l'avant. Lorsque ceux-ci sont retirés, le volume grimpe à 805 dm³. Un record pour un break.



Le passage à l'ensemble 1.8 de 155 ch (au lieu du 1.6 de 140 ch) bonifie ce Jogger hybride : outre ses meilleures performances, il profite d'une boîte plus douce et dotée d'une meilleure réactivité.

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s
Consommation cycle mixte	4,4 l/100 km
Poids	1 388 kg
Diamètre de braquage	11,4 m

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres, 1 789 cm³
Hybridation	Moteur électrique 49 ch
Puissance maxi combinée	155 ch à 5 300 tr/min
Couple maxi (thermique/électrique)	172 Nm/205 Nm
Batterie lithium-ion	1,4 kWh (utile)
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 99 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Pneus	205/60 R16
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,69
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ▲

1. Si entretien dans le réseau. Sinon, 3 ans ou 100 000 km.

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

Le Dacia Jogger 1.8 Hybrid Extreme 7 places (27 800 €*, 155 ch) est évalué dans la catégorie des breaks compacts hybrides d'environ 150 ch, parmi lesquels : Opel Astra Sports Tourer 1.2 Hybrid Edition (29 500 €*, 145 ch), Peugeot 308 SW 1.2 Hybrid Allure (31 700 €*, 145 ch), Toyota Corolla Touring Sports 1.8 Hybride Dynamic (31 500 €*, 140 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 ◆

Vaste, pratique et bien équipé, le Jogger reste l'allié des familles. Plus puissante, plus sobre et plus agréable à conduire qu'auparavant, sa version hybride est cependant concurrencée en interne par un moteur GPL en progrès et désormais proposé en boîte auto.



Electrique

Alpine A390 GT

89 kWh – 400 ch

67 500 € / 67 120 €*

L'Alpine A390 se confronte au Porsche Macan 4

David contre Goliath



Avec son châssis affûté comme un sabre japonais et ses trois moteurs électriques développant une puissance combinée de 400 ch, l'Alpine A390 semble suffisamment armé pour défier l'une des références du segment, le Porsche Macan 4... Verdict.

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

En s'engageant sur le marché porteur des SUV familiaux électriques, Alpine a fait grincer les dents de quelques fidèles de la marque. Pour autant, comme nous l'avions déjà évoqué lors de nos premiers essais, l'A390 ne manque pas d'arguments pour séduire. Le français dispose même de sérieux atouts pour affronter le rival le plus sportif de

la catégorie, le Porsche Macan. Pour ce duel, nous avons choisi l'Alpine en version d'entrée de gamme GT de 400 ch, et le deuxième niveau du Porsche (sur cinq), le Macan 4, fort de 408 ch et lui aussi doté d'une transmission intégrale.

A l'extérieur, la différence de style saute aux yeux, avec le design franchement plus acéré de l'A390. Plus imposant (+ 17 cm

en longueur) et moins profilé, le Macan adopte, lui, un look plus conventionnel. Une fois à l'intérieur, le constat est inversé. Un sentiment de déjà-vu s'installe, hélas, dans l'habitacle du SUV français, qui reprend dans les grandes lignes la planche de bord des Renault Scenic et Rafale. Certes, quelques touches spécifiques à Alpine viennent caractériser l'ensemble, no-

tamment au niveau du volant et des sièges, mais l'ambiance générale manque d'exclusivité. De plus, certains détails de finition auraient mérité davantage de soin. Les plastiques bas de gamme, en particulier, sont trop nombreux.

Un autre monde dans le Macan

A bord du Macan, on change clairement d'univers. La présentation, extrêmement soignée, témoigne d'un niveau de finition quasi irréprochable. L'habitacle fait preuve d'un meilleur sens de l'accueil, avec des cotes plus généreuses. Entre autres, les places arrière reçoivent



Electrique

Porsche Macan 4

95 kWh – 408 ch

86 800 € / 86 800 € *



Sur piste comme sur les petites routes, l'Alpine se montre plus performant mais aussi plus expansif, grâce à ses suspensions moins figées et, surtout, au très efficient système Active Torque Vectoring.



Doté de suspensions un peu fermes, le Macan se révèle moins confortable. Mais sa transmission 4x4 typée propulsion régale lorsqu'on le pousse vers ses limites. Autre bon point: son autonomie (450 km).

Le budget

Le vrai prix d'achat: zéro remise pour ces deux modèles, mais le SUV Alpine se démarque largement côté tarif. Il coûte presque 20 000 €* de moins que le Macan 4, une fois déduite la prime CEE de 380 € à laquelle il peut prétendre.

Le niveau d'équipement: alors qu'Alpine donne le choix entre deux versions, GT (400 ch) et GTS (470 ch), Porsche propose son Macan en cinq déclinaisons, avec des puissances qui s'échelonnent de 360 à 639 ch.

L'entretien: il est préconisé tous les 30 000 km, ou tous les ans pour le SUV français / tous les deux ans pour l'allemand.

sans mal trois adultes. Quant au coffre, il surpasse celui (déjà vaste) du français de 40 dm³, et il est complété d'un rangement sous le capot avant (voir photo p. 35). A l'arrière de l'A390, en revanche, les ados et adultes de grande taille se sentent vraiment plus à l'étroit.

Alors que le Macan adopte une architecture assez classique, avec deux moteurs électriques

(un sur chaque essieu), l'A390 se distingue par une conception plus sophistiquée. Il est lui aussi entraîné par un bloc à l'avant, mais à l'arrière, chaque roue a droit à son propre moteur, ce qui permet une gestion fine de la répartition du couple grâce au système Active Torque Vectoring. De quoi dispenser la marque de Dieppe de recourir aux quatre roues directrices – une techno-

logie pourtant bien maîtrisée par le groupe Renault –, alors que notre Macan, lui, en était équipé (option à 1 872 €).

Au volant de l'A390, la magie Alpine opère immédiatement. Dès les premiers virages, il impressionne par son agilité et sa facilité de prise en main. Sa direction, particulièrement précise, associée à une distribution optimale du couple entre l'essieu avant et les roues arrière, surprend par son efficacité. Des sensations qui se confirment sur le circuit routier de Montlhéry. La sentence est sans appel: plus "communicatif", notamment grâce à des suspensions plus souples (qui n'entachent en rien la sportivité), l'Alpine s'inscrit en courbe et en ressort avec une aisance déconcertante. Sur

piste humide, il apparaît également plus abouti en matière de motricité. Tout en conservant un excellent pouvoir directionnel, l'Alpine s'arrache des virages serrés plus rapidement que son rival. Reste une déception: les freins. Si les étriers à six pistons (à l'avant) se montrent efficaces, la pédale manque cruellement de mordant lors des gros freinages.

Dans un mouchoir de poche

En accélération, selon notre labo, le Porsche affiche des performances similaires, avec un 1000 m D. A. exécuté en 25s1, contre 25s3 pour l'Alpine. Au-delà des chiffres, toutefois, on ressent à son bord nettement plus le poids que dans le SUV français. Certes, l'alle- ➤➤➤

Alpine A390



La planche de bord reprend l'implantation des écrans des dernières Renault. L'ensemble est très fonctionnel, avec le système Google simple et intuitif à utiliser. Mais la présentation manque d'exclusivité, d'autant que la qualité perçue des matériaux déçoit. On apprécie toutefois la position de conduite et le confort des jolis sièges. Sur le volant, le bouton rouge agit comme un "overboost" (en libérant toute la puissance disponible). La molette bleue permet d'ajuster la récupération d'énergie au freinage, selon quatre modes, dont un de type "One Pedal".



Porsche Macan



A bord du Porsche, le choix et la qualité des différents matériaux employés font forte impression. Un sans-faute, mais on n'en attendait pas moins, le Macan coûtant près de 20 000 € de plus que le français. En dépit de ce surcoût, la liste des options semble interminable et leurs montants frisent l'indécence. Le troisième écran dédié au passager est ainsi facturé 1 500 €, tandis que les superbes sièges sport réclament un surcoût de 1 476 €. La molette sur le volant permet, ici, de jongler entre trois modes de conduite.

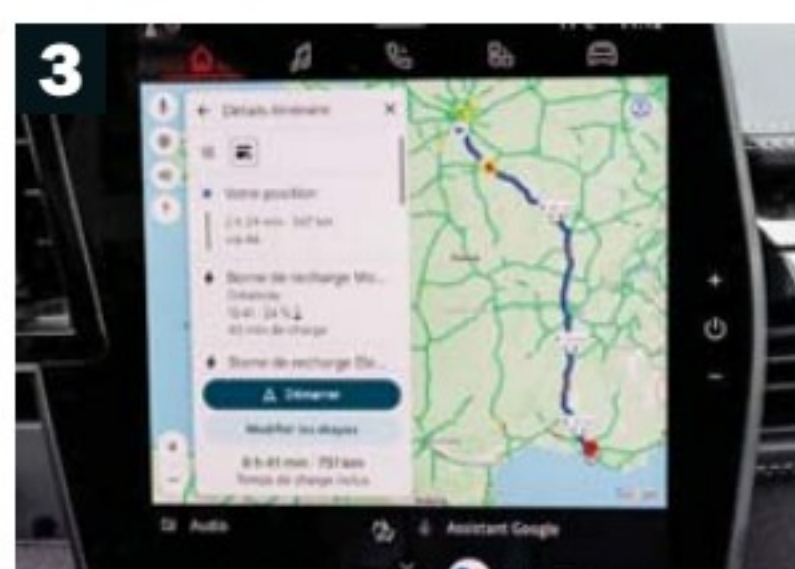
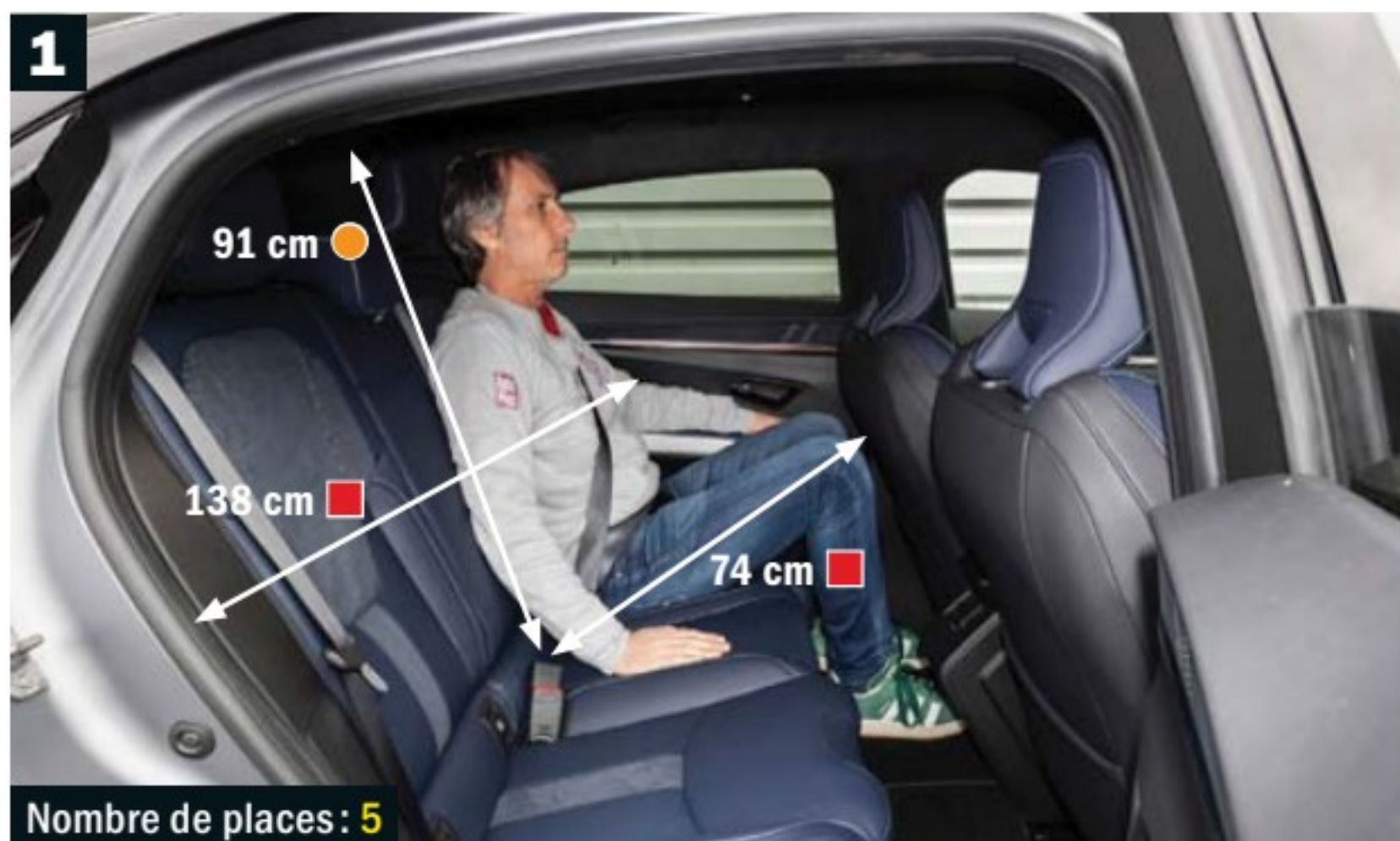


mand accuse 235 kg de plus sur notre balance, mais cela n'explique pas tout. Sur un tour chronométré de circuit routier de Montlhéry, l'écart de masse et, surtout, la différence d'efficacité du châssis se traduisent par une nette victoire de l'Alpine ! Plus performant, l'A390 préserve en outre davantage

les vertèbres de ses occupants grâce à ses suspensions plus tolérantes, alors même que notre modèle d'essai était équipé de roues de 21" (en option sur la version GT). Qu'en est-il de l'autonomie, critère essentiel pour des modèles électriques familiaux ? Sur ce point, avec sa batterie

moins puissante et l'appétit supérieur de ses trois moteurs, l'Alpine peine à convaincre. En moyenne, il épuise ses 89 kWh en 390 km, soit 60 km de moins que le Porsche, qui dispose de 6 kWh de plus. Sur autoroute, à 130 km/h, l'autonomie de l'A390 plafonne à 330 km seulement, contre 385 km pour le Macan.

Une valeur un peu faible pour envisager sereinement les longs trajets avec le SUV tricolore. Par ailleurs, au moment de recharger, l'Alpine ne peut rivaliser avec la technologie 800 volts du Porsche. La batterie de ce dernier peut ainsi passer de 10 à 80 % en 20 minutes environ, avec une puissance atteignant



1. Les adultes de grande taille ne manqueront pas de vous rappeler que l'espace est compté à l'arrière de l'Alpine... **2.** Le coffre est d'une dimension correcte et le hayon électrique. **3.** Le planificateur d'itinéraire, très complet et clair, fait figure de référence. Un bon point pour compenser le manque d'autonomie.



1. On voyage confortablement à bord du Macan. Même le passager du milieu se sentira à son aise. **2.** Avec ses formes bien carrées et son seuil affleurant, le coffre du Macan se révèle pratique pour les déplacements familiaux. **3.** Sous le capot avant, on dispose d'un compartiment pour ranger les câbles de charge.

270 kW. Pour l'Alpine, il faut patienter une petite dizaine de minutes supplémentaires, sa batterie ne supportant pas de charges rapides supérieures à 150 kW. Malgré ces quelques lacunes, l'Alpine remporte finalement cette confrontation, aidé par un argument massue : son tarif. Affiché 19700 €* de

moins que le Porsche, il propose en outre un équipement plus riche avec, de série, l'accès mains libres, le régulateur de vitesse adaptatif ou encore les phares adaptatifs Matrix Led. Une dotation agrémentée d'un planificateur d'itinéraire vraiment abouti et d'un système de télémétrie très complet.



NOS MESURES	Alpine A390	Porsche Macan
Vitesse maxi	197 km/h	220 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	25s3	25s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s8	3s
Autonomie électrique moyenne	390 km	450 km
Route/Autoroute/Ville	430 / 330 / 410 km	485 / 385 / 490 km
Consommation moyenne	22,9 kWh/100 km	21,2 kWh/100 km
Poids	2 165 kg	2 400 kg
Diamètre de braquage	11,3 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	62 m	64 m

LA TECHNIQUE	Alpine A390	Porsche Macan
Moteurs électriques AV/AR	1 synchrone à rotor bobiné / 2 synchrones à aimants permanents	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	400 ch	408 ch
Couple maxi	661 Nm	650 Nm
Batterie lithium-ion (capacité utile)	89 kWh	95 kWh
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	14 h / 48 h	15 h / 50 h
Sur borne rapide (donnée constructeur)	29 min ⁽²⁾	21 min ⁽³⁾
Puissance fiscale/CO ₂	14 CV / 0 g/km	11 CV / 0 g/km
Malus CO ₂ /au poids	-380 € / 0 €	0 € / 0 €
Transmission	4x4	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	245/45 R20	235/55 R20 (AV) / 285/45 R20 (AR)
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,53	4,79 x 1,94 x 1,63
Durée de garantie ⁽⁴⁾	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. 7,4 kW. 2. De 15 à 80 % à 150 kW maxi. 3. De 10 à 80 %, à 270 kW maxi.

4. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP || AFIL active || Airbags (7) || Freinage d'urgence auto. || Isofix (2) || Limiteur/régulateur de vitesse || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Surveillance des angles morts, etc.
Agrément : Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Clim auto. bizonne avec pompe à chaleur || Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen || Hayon motorisé || Sièges AV électriques et chauffants, etc.

EN OPTION	Alpine A390	Porsche Macan
Accès mains libres	Série	1 188 €
Phares adaptatifs Matrix Led	Série	1 105 €
Régulateur de vitesse adaptatif	Série	660 €
Toit ouvrant panoramique	Indisponible	1 662 €

Notre classement

LES NOTES DU	Alpine A390	Porsche Macan
Comportement routier	18	16
Équipements de sécurité	12	11
Agrément/performance	15	14
Confort/insonorisation	18	16
Équipements de confort/garantie	15	14
Habitabilité/coffre	9	13
Aspects pratiques	13	16
Présentation/ finition	14	19
Autonomie	8	12
Prix	16	4
	1^{er} 138/200	2^e 135/200

Victoire : Alpine A390

Plus agile, plus confortable et surtout moins élitiste, le SUV Alpine ne s'impose pourtant que de justesse. Il s'incline, en effet, sur plusieurs points que le Porsche maîtrise mieux que lui : l'autonomie, la rapidité de recharge, la qualité perçue ou l'aisance aux places arrière. Sur ces plans, le Macan reste intouchable.

**Jusqu'à
6 900 €
de remise**



ARNAUD SAUNIER

Stars à prix cassés : bradent-elles leurs prestations ?

L'heure des soldes



Alerte ! Dans un marché du neuf durablement déprimé, nombre de constructeurs se voient contraints de baisser leurs tarifs afin d'éviter la dégringolade. Même les plus grandes marques et les modèles phares peuvent afficher d'alléchantes remises. Mais faut-il forcément craquer ? Le point avec ces vedettes à prix sacrifiés.

► **Texte :** Vincent Desmonts

En 2021, les constructeurs avaient profité de la pénurie de composants pour gonfler leurs marges. Une époque faste où un certain Carlos Tavares parlait de "pricing power" (le pouvoir d'augmenter ses prix) à qui voulait l'entendre, et où son groupe Stellantis se targuait d'une rentabilité à deux chiffres ! Tout comme Tesla, BMW, Mercedes ou Toyota.

Cinq ans plus tard, la situation s'est inversée : Stellantis est en pleine réorganisation après avoir poussé Tavares vers la sortie, tandis que les bénéfices de Tesla sont en chute libre et que même les "champions" Toyota, BMW ou Mercedes tirent la langue. Avec 1 632 150 voitures neuves immatriculées l'an dernier, le marché français a connu un nouveau plus bas historique, très loin des 2,2 millions de

ventes de 2019. Et 2026 n'a guère mieux commencé, avec un mois de janvier à - 6,6 %...

Pour les marques, il y a donc péril en la demeure : il faut faire tourner les usines coûte que coûte, et tant pis si le sacro-saint "pricing power" doit passer à la trappe ! Il faut dire qu'entre inflation naturelle (l'indice des prix à la consommation de l'Insee a bondi de 5,2 % en 2022 et de 4,9 % en 2023), poussée de la

coûteuse électrification et abandon des modèles d'entrée de gamme, le tarif moyen des voitures neuves a flambé de 38 % entre 2020 et 2024 ! Une tendance qui s'est heureusement inversée en 2025, avec un prix moyen en recul de 1,4 % selon notre partenaire AAA Data.

Et ce n'est qu'un début, comme en témoigne ce dossier, dans lequel des "têtes d'affiche" concèdent des remises de plusieurs milliers d'euros. Le marché du neuf favorise donc les acheteurs comme rarement. Encore faut-il faire le bon choix, car même à tarif réduit, un modèle médiocre le restera... Pour vous aider à repérer la véritable bonne affaire, nous passons ici en revue 9 stars à prix cassés. ■

Fiat Pandina Hybrid 1.0 BSG Pop – 65 ch – 15 500 € / 10 140 €*

Essence

Remise: 5 510 €



THOMAS STARCK / FIAT



FIAT

Une climatisation (manuelle), mais pas de radio et une finition ultra-basique pour cette Pandina à tout petit prix.

➤ Il faut remonter cinq ans en arrière pour trouver une voiture neuve à moins de 10 000 € (hors malus). C'est dire à quel point cette offre sur la Pandina (ex-Panda) est percutante ! Certes, il s'agit d'une proposition sous condition de reprise, mais cela représente tout de même un rabais de 35,5 %. Pour ce prix riquiqui,

il faudra se contenter de la déclinaison de base, la Pop (avec radar de recul et climatisation, mais sans radio, ni banquette fractionnable). Et si l'on apprécie la généreuse surface vitrée, la largeur et la longueur aux jambes à l'arrière sont limitées, et la finition fait franchement "cheap". Le petit 1.0 essence (qui a perdu 5 ch)

LA TECHNIQUE (données constructeur)

Moteur essence	3 cylindres, 999 cm ³
Hybridation	Alternateur-démarrateur 12 V
Couple maxi	92 Nm à 3 250 tr/min
CO ₂ /Malus	112 g/km / + 150 €
Accélération 0 à 100 km/h	14s1
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Coffre (d)	255 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	3,67 x 1,72 x 1,56

1. Mesure labo Auto Plus.

ne brille ni par sa nervosité, ni par sa sobriété, mais il est bien servi par une boîte à 6 rapports et un stop/start doux. L'amortissement souple engendre un comportement un brin "flou", mais à ce tarif, difficile d'être plus exigeant...

Notre verdict

Intéressant

Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride Motion – 239 ch – 39 550 € / 35 350 €*

Hybride

Remise: 5 500 €



ADAM WARNER / KIA



AUTOIC

Dès le niveau d'équipement Motion, le Sportage offre une dotation complète et une présentation plaisante.

➤ A peine restylé, le Kia Sportage s'affiche avec 5 500 € de remise sans condition, soit près de 14 % de rabais dans cette version de base Motion déjà bien équipée (caméra de recul, conduite semi-autonome, jantes alu, climatisation bizonne, clé mains libres, GPS...). Avec son lifting, le Sportage a progressé

en qualité de finition et reste un SUV compact accueillant, avec notamment des places arrière généreuses et un vaste coffre. Revigorée (+ 29 ch), sa motorisation hybride gagne en punch sans se montrer plus gourmande. Le Kia n'en devient pas pour autant sportif: il tolère pas mal de roulis

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 65 ch
Couple maxi cumulé	380 Nm
CO ₂ /Malus (CO ₂ + au poids)	126 g/km / + 1 300 €
Accélération 1 000 m D. A.	28s2 ▲
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s5 ▲
Consommation moyenne	6,8 l/100 km ◆
Coffre	575 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	4,54 x 1,87 x 1,65

et n'aime pas être brusqué, même s'il reste raisonnablement efficace. Dommage que ses suspensions soient un peu fermes à basse vitesse. Autre grief: des aides à la conduite trop intrusives.

Notre verdict

Intéressant

MG EHS Hybrid+ Comfort – 224 ch – 32 490 € / 30 490 €*

Hybride

Remise: 4 000 €



ARNAUD SAUNIER



SPOTICAR

Même dans cette version premier prix, l'EHS fait profiter d'un intérieur flatteur et d'un équipement satisfaisant.

➤ Encore moins cher que pas cher, le MG EHS Hybrid+ ! Déjà commercialisé à des tarifs proches de ceux d'un Dacia Bigster hybride, il est désormais proposé avec 4 000 € de remise sans condition (- 12,3 %), soit un premier prix à 30 490 € malus inclus. Le tout avec 224 ch, 7 ans de garantie et une dotation riche (jantes

alu, caméra de recul, clé mains libres, siège conducteur électrique, GPS, Mirror Screen...). Habitable et bien présenté, l'EHS s'apprécie pour sa douceur en ville, où son puissant moteur électrique (198 ch) travaille le plus souvent en solo. Sur voies rapides, le bloc thermique se réveille, mais doit composer avec

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 490 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 198 ch
Couple maxi cumulé	340 Nm
CO ₂ /Malus (CO ₂ + au poids)	126 g/km / + 2 000 €
Accélération 1 000 m D. A.	29s2 ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6 ▲
Consommation moyenne	6,2 l/100 km ◆
Coffre	472 dm ³ ●
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,67

une boîte auto. à seulement 2 rapports qui reste trop souvent indécise. Heureusement, l'ensemble fait preuve de sobriété et se montre plutôt discret. Malgré l'ergonomie douteuse des interfaces, l'offre est imbattable.

Notre verdict

Foncez!

Opel Frontera 1.2 Hybrid Edition - 110 ch - 26 500 € / 21 760 €*

Hybride

Remise: 5 000 €



Équipement assez riche et habitabilité convenable, mais plastiques basiques et agrément moyen pour le Frontera.

LA TECHNIQUE (données constructeur)

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Malus	118 g/km / + 260 €
Accélération 0 à 100 km/h	10s4
Consommation moyenne	5,2 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	460 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	4,39 x 1,80 x 1,64

1. Mesure labo Auto Plus.

indisponible sur cette finition. Sobre, cette motorisation hybride manque cependant de douceur à basse vitesse (à-coups), et les suspensions sont peu confortables. Même à ce tarif, le Frontera peine à se démarquer...

Notre verdict

Correct

Peugeot 3008 1.2 Hybrid e-DCS6 Allure - 145 ch - 40 500 € / 35 730 €*

Hybride

Remise: jusqu'à 5 300 €



Le 3008 soigne son look et sa finition, mais son ergonomie est perfectible. Quant à son habitabilité, elle déçoit.

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Malus (CO ₂ + au poids)	120 g/km / + 530 €
Accélération 1 000 m D. A.	32s1 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9 ●
Consommation moyenne	6,3 l/100 km ◆
Coffre	520 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65

par son agilité dans les virages, tandis que sa motorisation hybride apparaît trop tendre. Mais la sobriété est au rendez-vous, tout comme le confort. Enfin, la garantie 8 ans (sous condition d'entretien dans le réseau) rassure.

Notre verdict

Correct

Peugeot E-5008 73 kWh Allure - 210 ch - 46 690 € / 39 100 €*

Électrique

Remise: jusqu'à 3 990 €



L'E-5008 est l'un des rares modèles électriques proposant 7 places. Mais il manque d'autonomie sur autoroute.

NOS MESURES



Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Couple maxi	345 Nm
CO ₂ /Prime CEE	0 g/km / - 3 600 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s2 ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1 ■
Autonomie moyenne	380 km ◆
Coffre ⁽¹⁾	685 ou 835 dm ³ / 330 dm ³ ▲
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70

1. Banquette reculée ou avancée en 5 places / configuration 7 places.

habitabilité et un vaste coffre. Reste qu'avec un poids de presque 2,3 tonnes à vide, le moteur de 210 ch a fort à faire! Par ailleurs, l'autonomie sur autoroute se révèle juste (310 km). Voilà qui limite, hélas, la polyvalence de ce modèle...

Notre verdict

Correct

► Le Frontera, pourtant en début de carrière, est soldé à - 5 000 €, ce qui constitue un joli rabais de presque 20 % sur cette version d'entrée de gamme 1.2 Hybrid 110 ch Edition! Une variante offrant un équipement déjà plus qu'honnête, puisque l'on dispose d'une climatisation manuelle, d'une instrumentation

numérique, d'un écran tactile avec Mirror Screen sans fil, d'une caméra de recul, d'une dalle de charge par induction pour smartphone et même d'un GPS. En contrepartie, il faudra se contenter de matériaux basiques. Le coffre, lui, est plutôt généreux, tout comme l'espace à l'arrière, bien que l'option 7 places soit

► Alors que la concurrence du Renault Symbioz se fait pressante, Peugeot accorde 4 300 € de remise sur son 3008, pouvant être complétés par 1 000 € de prime à la reprise, soit de 11 à 13 % de ristourne. Pas si mal pour un modèle récent, qui pointait dans le top 5 des ventes en janvier! Un succès

que le 3008 doit d'abord à sa présentation originale, dehors comme dedans. Toutefois, si l'on apprécie la finition léchée, on peste après l'ergonomie particulière, et les passagers arrière se plaindront du manque d'espace. Sur la route, le SUV Peugeot n'affiche pas le même allant que par le passé: ce 3008 ne brille pas

► L'an dernier, à peine un 5008 sur huit vendus était électrique. Peut-être déçu par cette médiocre performance, Peugeot octroie 2 990 € de remise sur cette version, et même 3 990 € si vous avez un véhicule à faire reprendre. Une fois la prime "coup de pouce" déduite (3 600 € chez Stellantis), cela représente une économie allant

de 14 à 16 %. Attrayant! D'autant que, si vous avez besoin d'un modèle électrique à 7 places, la concurrence ne se bouscule pas, surtout à ce niveau de tarif. Et si l'E-5008 partage les qualités et défauts de son petit frère l'E-3008 (finition et présentation cossues, mais ergonomie à améliorer), il offre une belle

Skoda Kamiq 1.0 TSI Selection – 95 ch – 28 410 € / 21 960 €*

Essence

Remise: 6 900 €



ARNAUD SAUNIER, SKODA



Ambiance sérieuse (qui a dit austère ?) à bord du Kamiq, par ailleurs très correctement équipé, et confortable.

➤ Presque 7 000 € de “cadeau” sans poser de question : telle est la proposition de Skoda sur ce Kamiq 1.0 TSI 95 Selection, ce qui revient tout de même à 24 % de remise ! Bien pour un modèle qui vit, certes, dans l'ombre des Peugeot 2008 et Renault Captur, mais qui promet une présentation soignée,

une habitabilité arrière généreuse, ainsi qu'une dotation sans fausse note (jantes alu, Mirror Screen sans fil, rétroviseurs jour/nuit automatiques, climatisation auto. bizona...). Cette modeste motorisation 1.0 TSI de 95 ch n'affole pas les chronos, notamment du fait d'un cinquième rapport un peu long, mais elle

LA TECHNIQUE



Moteur turbo-essence	3 cylindres, 999 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	175 Nm à 1 500 tr/min
CO ₂ /Malus	124 g/km / + 450 €
Accélération 1 000 m D. A.	34s ●
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	10s6/16s1 ■
Consommation moyenne	6,7 l/100 km ●
Coffre	360 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	4,25 x 1,80 x 1,56

se montre suffisante au quotidien, sans être trop gourmande. Et si le Kamiq ne rivalise pas avec ses concurrents tricolores en termes d'agilité, il procure un bon confort. Attention : le coffre manque de volume pour la catégorie.

Notre verdict

Intéressant

Toyota C-HR 1.8 Hybride Dynamic – 140 ch – 35 450 € / 29 950 €*

Hybride

Remise: jusqu'à 5 500 €



TOYOTA



Présentation moderne à bord du C-HR, mais la finition n'a rien d'exceptionnel. La dotation de série est complète.

➤ Parmi les promotions en cours chez Toyota, les 5 000 € de reprise pour l'achat d'un C-HR (et même 5 500 € si l'auto à faire reprendre a moins de 10 ans) attirent l'attention : cela représente 15 % de rabais sur ce modèle, troisième meilleure vente de la marque après les Yaris et Yaris Cross. Ce SUV compact

se distingue avant tout par sa sobriété : avec 5,8 l/100 km en moyenne, il fait partie des meilleurs de sa catégorie. On apprécie également son amortissement prévenant et sa douceur en ville, grâce à la transmission à variation continue. Hélas, celle-ci fait bruyamment mouliner le moteur sur les grands

LA TECHNIQUE



Moteur essence	4 cylindres, 1 798 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 95 ch
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/min
CO ₂ /Malus	105 g/km / + 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	33s ▼
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s8 ▼
Consommation moyenne	5,8 l/100 km ▲
Coffre	390 dm ³ ■
Dim. L x l x h, en m	4,36 x 1,83 x 1,56

axes, et fournit alors des performances décevantes. Dans l'habitacle, l'équipement est étoffé, mais on déplore le manque de lumière aux places arrière, ainsi qu'un coffre plutôt digne de la catégorie inférieure.

Notre verdict

Correct

Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI Hybrid DSG7 – 116 ch – 29 990 € / 27 330 €*

Essence

Remise: 3 200 €



VOLKSWAGEN



Plutôt cossu et compétent sur route, le nouveau T-Roc consent déjà à baisser des tarifs bien trop élevés. Tant mieux !

➤ Cher, le tout nouveau T-Roc ? VW l'admet à demi-mot en concédant dès son lancement une remise de 3 200 € sur sa version d'entrée de gamme 1.5 eTSI Hybrid, soit presque - 11 %. Cette finition de base propose un équipement correct (Mirror Screen sans fil, instrumentation numérique, climatisation auto., radar de recul)

et une belle finition, même si la présentation est plus austère que sur les versions supérieures. Rien à dire côté ergonomie, et les larges places arrière confèrent une belle sensation d'espace. Cette motorisation micro-hybride ayant fort à faire vu le poids du T-Roc (1 465 kg d'après le constructeur),

LA TECHNIQUE (données constructeur)

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 498 cm ³
Hybridation	Alterno-démarrateur 48 V
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/min
CO ₂ /Malus	125 g/km / + 540 €
Accélération 0 à 100 km/h	10s6
Consommation moyenne	5,5 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	470 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	4,38 x 1,83 x 1,58

1. Mesure labo Auto Plus.

les performances n'ont rien d'éblouissant, mais elles assurent l'essentiel au quotidien. Pour les trajets plus longs, on pourra compter sur un comportement rigoureux, une direction précise et un confort satisfaisant.

Notre verdict

Intéressant

La nouvelle Skoda Octavia

Diesel

2.0 TDI DSG7 Clever
150 ch – 4,7 l/100 km
41 240 € / **36 140 €***



Cette semaine, nous avons confié la Skoda Octavia berline restylée à trois propriétaires de véhicules équivalents. Ludovic, Didier et Martin nous livrent leurs impressions.

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



Ludovic Ingénieur SAV, Authon-la-Plaine (91)



Il possède une **Skoda Octavia Combi**
2.0 TDI DSG7 Ambition
150 ch – 4,8 l/100 km
37 550 €

“Je sens surtout de la nouveauté à la conduite”

Le design

A part l'insert de chrome traversant le bouclier avant, et des phares légèrement modifiés, c'est le statu quo. Cela dit, la ligne élégante de cette Octavia berline a un petit côté BMW sympa. Idem à l'arrière, où la malle et les feux ont du style. Pour cela, je la préfère à ma déclinaison break (qui n'est pas restylée). Un seul bémol: l'effet “bouche tombante” du bouclier n'est pas à mon goût.

La vie à bord

Je ne m'attendais pas à ce que le coffre rivalise avec celui de l'Octavia Combi ! Aux places



arrière aussi, c'est comparable. L'espace y est agréable, surtout au niveau des jambes. Et puis je retrouve ce sens pratique typique de la marque. A l'intérieur, une ambiance rajeunie aurait été la bienvenue... Je remarque tout de même que l'écran multimédia (*photo*) a grandi (13" au lieu de 10" auparavant), et que l'image de la caméra de recul s'est nettement améliorée.

Au volant

Le stop/start devient enfin discret (moins de vibrations au redémarrage). Sinon, je retrouve les gènes de l'Octavia. A savoir une auto confortable, silencieuse, faite pour avaler les kilomètres. D'ailleurs, sur voie rapide, les aides à la conduite interviennent de manière moins intrusive. J'en conclus que ce restylage a privilégié l'optimisation du confort de conduite plus que de l'esthétique.

Didier Technico-commercial, Verneuil-sur-Seine (78)



Il possède une **Peugeot 408**
1.2 Hybrid e-DSC6 GT
145 ch – 6,3 l/100 km
41 800 €

“Cette Skoda se résume en un mot : efficace”

Le design

Le look de l'Octavia donne dans le classique-élégant. Bon, le plastique noir de la calandre fait un peu “cheap”... Sobre, la ligne n'est pas désagréable à regarder. C'est toutefois l'arrière que je préfère, pour le dessin fin de ses feux. L'avant perd de son cachet à cause de formes trop carrées. Les feux de jour verticaux n'arrangent rien. Je ne suis pas plus convaincu par le bas du bouclier ou le style des jantes. Et bien que le nouveau graphisme des feux arrière me plaise, les appendices du bas de pare-chocs, eux, ne me séduisent pas.

La vie à bord

Malgré une longueur identique (4,69 m) à ma 408, l'Octavia offre plus de coffre, davantage de place à l'arrière, et de petites attentions appréciables (ports USB, accoudoir confortable). La planche de bord sans fioriture



est fidèle au look extérieur. La dalle tactile est plus grande, plus lisible et plus rapide que celle de la 408. L'Octavia marque aussi des points côté rangements. Et ce porte-lunettes (*photo*) est un petit plus devenu rare...

Au volant

Le comportement équilibré et la douceur d'amortissement doivent s'apprécier sur longue distance. On distingue la sonorité du diesel, mais cela reste discret, et les bruits d'air sont bien maîtrisés. Ce TDI est plus vigoureux et sobre que le bloc hybride de la 408: le diesel a encore des qualités à faire valoir !



Nos trois lecteurs trouvent le design de l'Octavia assez "passe-partout". Ludovic et Martin s'accordent également avec Didier sur la partie la plus réussie : l'arrière, dont l'effet de carrosserie fuyante et la forme des feux apportent de la modernité.



C'est à l'ouverture du hayon que Ludovic a été le plus surpris : le coffre de la berline lui est apparu aussi grand que celui de son Octavia break, et lui a permis d'y loger aisément l'ensemble de son matériel professionnel.



S'il manque une bonne dose de séduction à l'habitacle pour plaire à Martin, la sensation de "force tranquille" générée par la conduite de l'Octavia dotée du bloc 2.0 TDI 150 - associé d'office à la boîte DSG7 - l'a tout de même convaincu.

Martin Commercial, Villebon-sur-Yvette (91)



Il possède une
Volkswagen Golf
1.5 eTSI Hybrid DSG7 Style
150 ch - 6,1 l/100 km
43 300 €

"L'Octavia est une très bonne machine à rouler"

Le design

Entre les éléments chromés un peu vieillots et des phares sans effet "techno", l'avant n'est pas moche, mais un peu dépassé. La ligne de profil n'en jette pas plus. Au moins, c'est homogène avec le reste... L'arrière me paraît davantage dans l'air du temps, avec ses feux modernes.

La vie à bord

La planche de bord manque d'habillages "sexy". L'ergonomie des commandes supporte toutefois la comparaison avec la Golf. Et l'Octavia fait mieux au niveau des aménagements de la console centrale. L'écran multi-



média, de bonne taille et réactif, me semble assez commun. Mais c'est assis à l'arrière que je me rends compte de la vocation familiale de l'Octavia, avec ce bel espace pour les jambes. La trappe à skis renforce l'aspect fonctionnel (photo). Quant au coffre, c'est une véritable soute ! L'ambiance terne à bord reste néanmoins regrettable.

Au volant

La direction est plus lourde ici. Je ressens aussi un comportement assez placide dans les virages. Mais, rapporté à l'esprit familial de l'Octavia, ce choix me semble tout à fait cohérent. Par contre, le 2.0 TDI 150 ne triche pas sur son niveau de puissance ! De plus, moi qui ai possédé plusieurs diesels, je constate les réels progrès réalisés pour étouffer le bruit caractéristique de ces motorisations, ainsi que les vibrations ressenties à bord.

Le bilan L'art d'aller à l'essentiel

Les évolutions de ce restylage paraissent marginales et ne révolutionnent pas le look de l'Octavia. Celle-ci reste une excellente berline familiale, confortable et bien finie, tandis que son diesel 2.0 TDI de 150 ch bat des records de sobriété. A l'heure où l'autonomie reste un sujet sensible pour les voitures électriques, ce moteur, lui, permet de rouler plus de 1 000 km sans "recharger" ! Voilà une auto familiale comme on n'en fait plus, la tchèque se retrouvant aujourd'hui sans réelle concurrente sur le marché.

Moteur: 4 cylindres en ligne, 1 arbre à cames en tête, injection, turbo
Cylindrée: 1995 cm³
Puissance: 175 ch à 5200 tr/min
Vitesse maxi: 221 km/h
Production: 875 Turbo Quadra (1989-1995, sur 13 781 Turbo)



NOTRE COTE

Autour de 20 000 €⁽¹⁾

Il y a 37 ans, Renault lançait la 21 Turbo version Quadra

Un sommet, tout simplement



Renault, grand spécialiste du turbo, avait frappé un sacré coup, en 1987, avec la 21 suralimentée: quelle mise au point, quelle fougue! Avec les quatre roues motrices, elle atteint des niveaux surprenants...

► **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Adrien Cortesi

A partir d'une berline au profil classique et à la ligne plutôt insipide, Renault a réalisé un tour de force éblouissant: une mouture performante, gonflée au turbo, qui séduit immédiatement avec son accastillage de sportive. Sans sombrer dans la caricature, les designers ont doté cette version pimentée de très belles jantes alu, de baguettes latérales larges peintes couleur caisse, et de tout l'arse-

nal aérodynamique disponible à l'époque, sans oublier des optiques doubles qui affinent la face avant. Ainsi préparée, la 21 acquiert un look agressif qui la fait tout à coup sortir de l'ombre...

Tout d'une sportive

Sous le capot aussi, ça déménage! La greffe du turbo s'est accompagnée d'un travail de fond. Non seulement le gain de puissance est élevé (+ 55 ch,

pour arriver à 175 au total), mais, en plus, le répondeur mécanique a été peaufiné, pour offrir des sensations et des chronos de premier plan. Avec sa transmission 4x4, apparue lors du restylage de l'été 1989, la 21 Turbo passe de 1215 à 1345 kg. Ce qui, à l'époque, en fait un poids vraiment lourd dans sa catégorie. Pourtant, les accélérations n'en souffrent presque pas: pour abattre de 1000 m départ arrêté, la Qua-

dra n'exige que 28s5, contre 28s1 pour la Turbo "simple". Pourquoi si peu d'écart? Parce que, sur la version traction, la fougue du moteur était telle que les ingénieurs avaient imaginé un système pour ne donner qu'une demi-pression de turbo sur le premier rapport. Alors qu'avec les quatre roues motrices, en première, vous avez toute la sauce!

Résultat, cette version à transmission intégrale se catapulte quasiment aussi vite d'un virage à l'autre, avec une vigueur jamais émoussée. De surcroît, le comportement de la Quadra est superlativement convaincant: efficacité, équilibre, agilité. Les rivales allemandes de l'époque, BMW M3 première génération

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



1989

Cette année-là...



DIEGO ZAPATA / AFP

➤ Inauguration, dans l'Oise, du Parc Astérix, un grand parc d'attractions qui accueille encore aujourd'hui un large public. L'architecture est également à l'honneur, avec l'ouverture de la Pyramide du Louvre et de la Grande Arche de La Défense. En cyclisme, Laurent Fignon perd le Tour de France pour... 8 petites secondes. Au Japon apparaît un petit appareil qui va révolutionner les loisirs : la Game Boy de Nintendo.



La planche de bord est celle des autres R21 dans sa version la plus riche : instrumentation complète avec graphisme orange, histoire d'apporter une note sportive.

Rien ne distingue la Quadra des autres "Turbo", qui avaient déjà la panoplie complète d'une sportive : spoiler, phares doublés et aileron arrière.



Bien né en version atmosphérique mais pas endiablé, ce sage quatre cylindres moderne est transfiguré par la greffe du turbo : caractère renforcé et vitalité accrue.



Virilisée par les ajouts aérodynamiques, la ligne de la 21 à la sauce turbo perd un peu de sa fadeur originelle. Les très belles jantes de cette Quadra ajoutent à sa séduction. Sur la balance, elle accusait 1 345 kg. Lourd pour l'époque.

et Mercedes 190 2.5-16, étaient larguées ! Les qualités dynamiques de la 21 Turbo surpassaient ce que les propulsions pouvaient offrir. Côté présentation intérieure, cette Renault endiablée risque d'un peu moins vous séduire. Si les sièges avant se sont fait une beauté avec des assises et des dossiers aux larges renforts latéraux, le reste du mobilier demeure empreint de banalité.

Même le tableau de bord, qui pourtant s'enrichit d'un manomètre de pression de turbo, apparaît peu enchanteur, avec son aspect passe-partout et ses graphismes quelconques. Mais que les amateurs de sensations se consolent : chacun a compris que cette Turbo Quadra est par ailleurs hyperconvaincante. En collection, elle est dramatiquement rare. Et c'est la plus chère de toutes les 21 !

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 : FR77222 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>





Face à un parc de plus en plus âgé

Les concessionnaires veulent attirer les "anciennes"



Désireuses de faire revenir les propriétaires de modèles âgés de plus de 8 ans dans le réseau officiel, certaines marques proposent des opérations spécifiques. Au programme, des prix serrés et des pièces plus facilement disponibles.

► Texte : Pierre Audemar – Photo : Nicolas Soler

Plus de la moitié des propriétaires de voitures de plus de 5 ans ne font plus appel au réseau constructeur pour les révisions. Au-delà de 8 ans, la part de ces "fidèles" tombe sous les 30%. Alors que le parc automobile français ne cesse de vieillir (11,5 ans d'âge moyen en 2026), le manque à gagner est considérable pour ces ateliers. Sans surprise, la principale raison qui incite les automobilistes à se tourner vers

un garage indépendant ou un centre-auto reste leurs prix, réputés plus compétitifs. La contre-attaque a toutefois été lancée par plusieurs constructeurs. L'un des plus offensifs est Renault, avec des offres multiples : révision à partir de 99 € pour les plus de 3 ans, réductions de 15 à 30% sur les opérations courantes pour les plus de 5 ans, et pièces reconditionnées vendues 30% sous le prix du neuf. Au sein du groupe Volkswagen, on

préfère la carte du contrat d'entretien à prix serré, avec des offres débutant à 14,90 € par mois pour 24 mois/40000 km, applicables sur les autos ayant moins de 13 ans/220000 km. En complément, un rabais allant de 20 à 30% peut être accordé sur les prestations non incluses dans ces contrats. Chez les labels premium aussi, on chouchoute cette clientèle. Ainsi, BMW et sa filiale Mini proposent le programme Avantages 6+, qui garantit une remise d'au moins 30% sur les principales opérations d'entretien pour les véhicules âgés de 6 ans et plus. D'autres groupes, tels que Stellantis, préfèrent les promotions ponctuelles (et les extensions de garantie offertes, voir n°1954) : guettez-les sur leurs sites internet.

Une équipe de spécialistes à votre service



Une base de données unique

Une collecte rigoureuse de vos témoignages : depuis les débuts d'Auto Plus, en 1988, nous recevons toute l'année vos retours sur les désagréments que vous subissez avec votre voiture. Une source d'information unique sur la fiabilité des modèles, qui s'enrichit au fil du temps, mais aussi sur les difficultés que vous rencontrez avec les forces de l'ordre, les assureurs...

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, auprès d'experts auto, loi et santé.



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

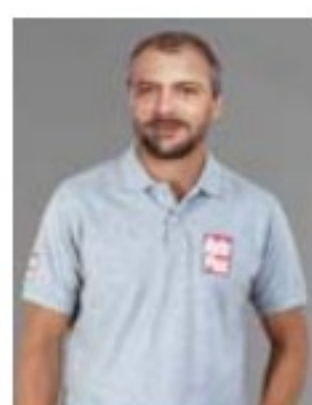


Julien Niel
Chiropracteur

Peugeot 2008 II (2020-...)



NICOLAS SOLER



Avec ses airs de petit 3008, l'actuel Peugeot 2008 est rapidement devenu l'un des best-sellers de sa catégorie. Un succès qui, au fil des années, s'est vu entaché par les nombreux et graves problèmes de fiabilité de certains de ses moteurs. Au point qu'en seconde main ce SUV peine désormais à séduire. Logique, car choisir la bonne version relève du numéro d'équilibriste.

► **Texte :** Pierre Audemar

Les dates clés

2020. La commercialisation débute en février. La gamme du lancement est vaste, avec trois déclinaisons du 1.2 PureTech (100, 130 et 155 ch), deux du 1.5 BlueHDi (100 et 130 ch) et une inédite version électrique (e-2008) de 136 ch. Dès novembre, le diesel d'entrée de gamme passe de 100 à 110 ch.

2022. Les 1.2 PureTech 155 et 1.5 BlueHDi 110 sont arrêtés.

2023. En mai arrive la version restylée. La face avant se reconnaît désormais à ses trois "griffes" faisant office de feux de jour et à une calandre plus imposante. Sur la poupe, le lion est remplacé par le nom Peugeot écrit en toutes lettres. Seule nouveauté mécanique : la version électrique de 156 ch avec une

batterie de 51 kWh. Au passage, l'e-2008 devient désormais E-2008 (le logo est apposé en bas à droite du hayon). En novembre, le diesel quitte définitivement le catalogue. Un mois plus tard, c'est le 1.2 Hybrid de 136 ch qui apparaît.

2025. Pour se mettre en conformité avec les normes européennes (nouveau mode de calcul de la puissance), le 1.2 Hybrid 136 est rebaptisé 1.2 Hybrid 145, sans aucune modification technique. Il est épaulé par une variante de 110 ch, tandis que, en fin d'année, les 1.2 PureTech toujours existants (100 et 130 ch) sortent du catalogue. Même chose pour l'E-2008 de 136 ch.





FIABILITÉ

Pour établir un bilan fiabilité représentatif, nous collectons les nombreux témoignages que vous nous envoyez. Nous tenons également compte des campagnes de rappel officielles. Enfin, nous avons nos informateurs dans les réseaux constructeurs et chez les garagistes indépendants.

La mécanique

1.2 PureTech: immergée dans le carter d'huile moteur, la courroie de distribution se désagrège au contact du lubrifiant. Les microfilaments s'accumulent dans la crépine au fil des kilomètres. Lorsque celle-ci est bouchée, le moteur n'est plus lubrifié et finit par casser. Ces symptômes surviennent généralement aux environs de 60 000 km, quelle que soit la référence de la courroie installée et y compris si elle a déjà été remplacée. Pour éviter une facture oscillant entre 4 000 et 7 000 €, guettez l'allumage du voyant d'huile au tableau de bord et surveillez très régulièrement le niveau: une hausse de la consommation est un mauvais présage. Pour les véhicules produits jusqu'en juin 2022 et parfaitement entretenus, Peugeot a mis en place un barème de prise en charge des dégâts. Le 1.2 Hybrid, dérivé du PureTech, n'est pas touché par ces problèmes, car sa distribution est assurée par une chaîne.

1.2 PureTech (bis): dans certains cas, la segmentation (ce sont les joints chargés d'assurer l'étanchéité entre les chambres de combustion du moteur et le carter d'huile) remplit mal son rôle. La consommation de lubrifiant grimpe alors en flèche, jusqu'à ce qu'il soit épuisé et que le moteur casse.

1.5 BlueHdi: la chaîne de distribution (reliant les deux arbres à cames) prend du jeu et casse, entraînant la destruction du moteur (de 6 000 à 8 000 €). Des claquements (dès

50 000 km) doivent vous alerter. En février 2023, ce bloc reçoit une chaîne de 8 mm de large (au lieu de 7 mm), également installée sur les modèles rappelés en 2023 et 2025. On détecte sa présence au double bossage du carter de chaîne (aucun bossage avant). Une évolution qui ne suffit pas à régler tous les problèmes. En complément, il faut utiliser une huile plus haut de gamme (5W30, voire 0W20 en cas d'usage sévéré).

1.5 BlueHdi (bis): quelques signalements de problèmes liés au système de dépollution AdBlue, qui conduisent au remplacement du réservoir de ce liquide (de 800 à 1 400 €). Mais ils sont beaucoup plus rares que pour les 1.6 et 2.0 BlueHdi, non proposés sous le capot de ce 2008.



YANN LEFEBVRE

L'électronique

► **i-Cockpit 3D:** livré de série dès la finition Allure, ce combiné d'instrumentation innovant peut parfois présenter des taches sur son écran. Un défaut connu uniquement sur les exemplaires produits jusqu'en 2022, et que Peugeot prend entièrement à sa charge (remplacement complet du combiné) sur les voitures parfaitement entretenues.



ADRIEN CORTESI

► **Multimédia:** bien qu'éprouvés, les systèmes qui équipent le 2008 restent sujets à de multiples bugs (écran figé ou qui devient noir, coupure de son, manque de réactivité, etc.). Ceux-ci disparaissent – au moins durant quelques mois – avec une reprogrammation en concession (150 €).



FLORIAN GROUT



NICOLAS SOLER



NICOLAS SOLER

QUALITÉ

Tous les ans, notre grande enquête qualité (voir n°s 1938 et 1939) passe au crible des centaines de modèles, inspectés sous toutes les coutures par nos quatre experts. Les enseignements que nous en tirons sont détaillés ci-dessous.

La carrosserie ▲●▼

► Sur une poignée de modèles assemblés jusqu'en fin d'année 2021, il arrive que **le hayon** ne soit pas parfaitement aligné avec le reste de la carrosserie. Il peut ainsi, par endroits, frotter contre cette dernière, ce qui provoque des éclats de peinture.

► Rien à lui reprocher en ce qui concerne la qualité de la peinture, avec des couches particulièrement épaisses.

► Sur les versions restylées (mai 2023), les imperfections signalées sur les premiers exemplaires ne sont plus d'actualité.



TIBO

Le châssis ▲●▼



NICOLAS SOLER

► **Echappement:** après seulement quelques mois d'utilisation, il peut être "piqué". Ces points de rouille très superficiels ne posent aucun problème, mais ne donnent pas une image de qualité.

► **Longerons arrière:** lors de nos enquêtes qualité, nous avons relevé l'absence d'antigravillons dans cette zone. A terme, cela pourrait causer l'apparition de rouille. Il faut donc veiller à bien nettoyer cette partie, notamment à la fin de l'hiver.

L'habitacle ▲●▼



NICOLAS SOLER

► **Planche de bord:** si les plastiques de la partie inférieure sont peu valorisants, l'ensemble présente bien. Même sur les modèles dont le kilométrage est élevé, on ne note pas de bruits parasites.

► **Sellerie:** sur les finitions dotées de sièges partiellement garnis de TEP (similicuir), le revêtement a tendance à se détériorer rapidement, voire à se déchirer, parfois dès 60 000 km. Il faut souvent



NICOLAS SOLER

batailler âprement avec Peugeot afin d'obtenir une prise en charge satisfaisante (100% jusqu'à 5 ans/100 000 km, au premier des deux termes échu).

Les principaux rappels

- **Rejets polluants:** deux opérations ont eu lieu pour des problèmes d'émissions de NOx supérieures aux normes. Les voitures concernées ont été fabriquées de janvier 2022 à octobre 2023.
- **Batterie de traction:** mise à jour du logiciel censé empêcher l'arrêt durant le roulage du véhicule pour les versions électriques assemblées entre mai 2022 et février 2023.
- **Chaîne de distribution:** elle a été remplacée par une référence plus large (8 mm au lieu de 7) sur tous les modèles dotés du 1.5 BlueHDi et fabriqués jusqu'en janvier 2023.
- **Réservoir à carburant:** risque de fuite sur certains exemplaires construits entre juin 2023 et avril 2025, ce qui impose le remplacement de la pièce.

L'entretien

- **12 mois:** première révision à 12 500 km, puis tous les 24 mois/25 000 km pour les électriques, tous les 25 000 km pour les moteurs essence et tous les 30 000 km pour les diesels.
- **24 mois:** filtres à air et d'habitacle, et purge du liquide de frein, ainsi que, pour les BlueHDi, filtre à carburant.
- **72 mois:** courroie d'accessoires (125 000 km maxi) et, pour les PureTech, courroie de distribution (100 000 km maxi).



NICOLAS SOLER

L'avis des propriétaires

“C’est ma troisième Peugeot... et la dernière !”

Après deux 3008, qui ont tous deux rencontré de multiples problèmes, j’ai persévéré en 2023 en achetant un 2008 1.2 PureTech 130 EAT8. Quelle erreur ! Bien que le vendeur m’ait juré que les problèmes de courroie de distribution n’étaient plus d’actualité, celle-ci a déjà été remplacée deux fois en 66 000 km. A 60 000 km, c’est la boîte automatique qui avait déjà rendu l’âme. Sans parler des bugs électroniques rencontrés...

Fabrice F., 60100 Creil

“Je n’ai connu aucun problème avec mon 2008 BlueHDi.”

J’étais l’un des premiers acheteurs d’un 2008 1.5 BlueHDi 100 en 2020. Par la suite, vos articles sur les déboires de ce moteur m’ont inquiété. Pourtant, à plus de 122 000 km, je ne me suis jamais rendu chez mon concessionnaire pour autre chose que les révisions. Au quotidien, j’apprécie la nervosité, la sobriété (4,6 l/100 km en moyenne, sachant que je fais peu de ville) et le confort de mon SUV. J’envisage sérieusement de commander la version hybride.

Bertrand M., 22700 Perros-Guirec

“L’électrique, c’est tout sauf fantastique !”

En 2020, j’ai consenti un effort financier en optant pour un 2008 électrique 136 plutôt qu’une version essence. Outre les contraintes liées à l’usage (autonomie de 200 km sur autoroute, temps de recharge de 30 à 45 minutes sur des bornes dites rapides...), je regrette amèrement ce choix car cette voiture n’est pas fiable. A 137 000 km, le bilan est lourd : remplacement du réducteur à 36 000 km, du chargeur embarqué à 61 000 km et du compresseur de clim à 126 000 km.

Christophe E., par e-mail

“Le haut de gamme selon Peugeot n’est pas à la hauteur.”

Mon second véhicule est un 2008 1.2 PureTech 155 de 2020. Il s’agit d’une ancienne voiture de démonstration, acquise avec 8 000 km et n’affichant aujourd’hui que 18 000 km. Il me semble donc normal de n’avoir rencontré aucune panne. Si la puissance et la souplesse de ce moteur sont un régal sur les routes de montagne, le régulateur de vitesse est catastrophique : il génère des à-coups ! Et je trouve la finition très moyenne, avec beaucoup de plastiques durs.

Stéphane B., 83300 Draguignan

LE VERDICT ▲ ● ▼

A l’image de la 208 actuelle, le 2008 de deuxième génération illustre parfaitement la politique menée par Peugeot ces dernières années. D’un côté, la qualité de fabrication progresse et le contenu technologique s’enrichit, ce qui permet notamment à la marque de justifier des tarifs élevés. De l’autre, les problèmes archi-connus des blocs 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi – qui équipent plus des deux tiers des 2008 II en circulation – n’ont été corrigés que très tardivement. Un attentisme qui conduit aujourd’hui à une image dépréciée du modèle en occasion et à des prix en chute libre.

Ses forces

- La qualité de fabrication, extérieure comme intérieure.
- Des versions électriques fiables.
- Pas de défauts récurrents recensés sur les récentes motorisations hybrides.

Ses faiblesses

- La majeure partie des voitures en circulation sont motorisées par des blocs à problèmes (1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi).
- Des bugs électroniques sans solutions pérennes.



Alfa Romeo Giulia diesel boîte auto. (depuis 2016) à moins de 20 000 €



Une ligne charmante, des mécaniques vivantes et un agrément de conduite de haute volée : la Giulia est une berline familiale à la hauteur de son blason Alfa Romeo. *Auto Plus* vous aide à trouver le meilleur diesel à boîte automatique en occasion.

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

Comment résister à l'Alfa Romeo Giulia, à l'heure de jeter son dévolu sur une familiale plaisir d'occasion ? Son relatif insuccès en neuf la rend assez peu diffusée en seconde main, mais on peut néanmoins trouver de bonnes affaires pour se démarquer des sempiternelles allemandes. Difficile de croire que cette berline va sur ses 10 ans, tant sa ligne conserve un charme intact. Quelle allure ! La proposition est d'autant plus tentante que la belle transalpine abrite des dessous diablement séduisants. Elle étrenne la plate-forme

Giorgio, comprenant des roues arrière motrices et des trains roulants particulièrement raffinés. Le retour à la propulsion offre un incomparable plaisir de conduite. Bien aidée par une direction informative et un train avant précis, la Giulia avale virages et courbes avec gourmandise et agilité. Elle profite en outre de son châssis rigoureux et équilibré pour se montrer aussi rassurante qu'efficace. Ajoutez à l'ensemble une étonnante capacité à préserver les vertèbres, sans forcément passer par l'option amortissement piloté (disponible à partir de la Super), et vous obtenez le meilleur com-

promis confort/comportement du marché. La Giulia est donc une authentique italienne qui s'apprécie au volant. On lui pardonnerait presque un certain manque de savoir-vivre (ses diesels donnent de la voix) et sa finition moins cossue que ses rivales d'outre-Rhin. La position de conduite s'avère idéale, mais l'accès à l'arrière n'est pas des plus aisés, même si les occupants sont plutôt bien traités. Aspects pratiques et rangements manquent par ailleurs à l'appel, et le volume de coffre dépasse à peine celui d'une compacte. En outre, la banquette arrière rabattable n'est

de série qu'en finition Lusso, et en option sur les autres versions avant le millésime 2018. A vérifier sur le modèle convoité.

Des diesels sans histoires

La Giulia se rattrape par sa fiabilité mécanique rassurante et les multiples déclinaisons de son 2.2 diesel, associé à une excellente boîte auto. à huit rapports. Assez présents sur le marché, les 150 et 180 ch sont particulièrement attractifs, mais les très faibles écarts de prix entre les deux rendent la version huppée plus tentante. Les 136 et 160 ch apparus un peu plus tard permettent de profiter d'aides à la conduite à la page, mais ils sont un peu plus chers. Les 190 ch (remplaçant le 180 ch au millésime 2019) et 210 ch (à transmission intégrale) dépassent le budget, sans être plus performants. ■

Avec son châssis vif, ses moteurs globalement performants (mais un peu bruyants) et sa boîte auto. réactive, la Giulia soutient la comparaison avec ses rivales allemandes sur la route.



Nombre de places : 5



Volume : 388 dm³

La découpe des portes complique un peu l'accès, mais l'habitabilité arrière se montre correcte et les assises, confortables. Si le coffre manque de générosité, son plancher bas facilite le chargement. Les sièges rabattables sont en option.

Quelle finition ?

L'entrée de gamme "Giulia" est trop sommaire. Le diesel de 136 ch est disponible sur les trois premières finitions, et le 180 ch sur les trois dernières. Fin 2019, la Giulia adopte une nouvelle gamme et met l'accent sur la techno : Super (écran 8,8", Apple CarPlay et Android Auto), Sprint (sièges électriques) et Ti (lecture des panneaux, surveillance des angles morts et détecteur d'obstacles transversaux, régulateur de vitesse adaptatif, conduite semi-autonome).



Dotation de série

Giulia : airbags (6), ABS, alerte de franchissement de ligne et anticollision avec détection des piétons, antibrouillards, clim auto. bizona, ESP, jantes alu 16", modes de conduite DNA, phares et essuie-glaces automatiques, radar de

recul, système audio avec écran 6,5", vitres électriques, volant en cuir.

Business : banquette AR rabattable (dès 2018), GPS, radars AV, rétros extérieurs rabattables électriquement et rétro intérieur auto.

Super : jantes 17", phares bi-xénon, sièges cuir/tissu (pas de radar AV).

Lusso : accoudoir AR, caméra de recul, écran 8,8", radar AV, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants.

Sport : jantes 18", pédalier et inserts alu.

Quel moteur ?

NOS MESURES



	2.2 AT8 - 136 ch	2.2 AT8 - 150 ch	2.2 AT8 - 160 ch	2.2 AT8 - 180 ch
Vitesse maxi	208 km/h	211 km/h	213 km/h	220 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	31s4	31s1	30s2	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en D	7s2	7s1	6s4	5s1
Consommation moyenne	6,2 l/100 km	6,2 l/100 km	6,6 l/100 km	6,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6 / 5,6 / 6,9 l/100 km	6 / 5,6 / 7 l/100 km	6,3 / 6,1 / 7,3 l/100 km	6 / 5,7 / 7,1 l/100 km
Poids	1 575 kg	1 589 kg	1 631 kg	1 541 kg
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16 S	4 cylindres en ligne, 16 S	4 cylindres en ligne, 16 S	4 cylindres en ligne, 16 S
Cylindrée	2 143 cm ³	2 143 cm ³	2 143 cm ³	2 143 cm ³
Puissance maxi	136 ch à 4 000 tr/min	150 ch à 4 000 tr/min	160 ch à 3 250 tr/min	180 ch à 3 750 tr/min
Couple maxi	380 Nm à 1 500 tr/min	450 Nm à 1 750 tr/min	450 Nm à 1 750 tr/min	450 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Pastille Crit'Air	128 g/km / 2	109 g/km / 2	125 g/km / 2	109 g/km / 2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Sous la barre des 20 000 €, la Giulia diesel à boîte automatique propose quatre niveaux de puissance. Ils sont tous basés sur un moteur 2.2 particulièrement réussi.

2.2 de 136 ch : l'entrée de gamme, vendue à partir de 2019 avec l'option boîte automatique, se montre à la hauteur du blason, même si le châssis peut en encaisser beaucoup plus. Sa rareté sur le marché limite son intérêt financier, avec des tarifs qui commencent autour de 16 000 €, sachant que les kilométrages n'excèdent pas 130 000 km.

2.2 de 150 ch : disponible au lancement jusqu'au millésime 2019, cette version 150 ch se montre aussi agréable que souple au quotidien. Elle offre toutefois les mêmes performances que le 136 ch. Assez présente dans les annonces, elle se trouve à partir de 15 000 € avec 150 000 km, et autour de 18 000 € avec 100 000 km.

2.2 de 160 ch : succédant au 150 ch à partir de 2019, cette évolution est légèrement plus performante, mais aussi un tantinet plus gourmande. Les rares exemplaires présents sur le marché n'ont que peu de kilomètres.

Prévoyez minimum 19 000 € pour une auto avec 100 000 km.

2.2 de 180 ch : commercialisé jusqu'en 2019, ce diesel s'adapte parfaitement au dynamisme de la Giulia. Le surcroît de performances apporte une pointe de sportivité appréciable, sans dégrader les consommations. En outre, sa plus grande présence sur le marché de l'occasion permet de profiter de tarifs comparables à ceux du 150 ch. Là encore, les modèles avec 150 000 km débutent à 15 000 €, et il faudra compter 3 000 € de plus pour un exemplaire totalisant 100 000 km.

A surveiller

Bugs électroniques. Le GPS connaît parfois des défaillances et peut "planter". Il suffit généralement de redémarrer le véhicule pour que tout rentre dans l'ordre.

Circuit de freinage. Le mauvais montage du carter de frein sur les Giulia produites entre mi-avril 2019 et mi-mai 2020 peut entraîner un dysfonctionnement du système de freinage. Une campagne de rappel est survenue peu après.

Huile. Quelques cas de consommation d'huile excessive sont répertoriés sur les diesels.

Pneumatiques. Les réglages de train affûtés de la Giulia accélèrent l'usure des pneumatiques. Une vérification du parallélisme peut réduire le phénomène.

Régulateur de vitesse. Un dysfonctionnement de son calculateur peut provoquer une accélération incontrôlée sur les modèles produits entre mars 2016 et mars 2019. Sa reprogrammation a eu lieu lors d'un rappel en juin 2019.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Un 2.2 180 Lusso de 2017

L'arrivée des premiers modèles financièrement attractifs et l'écart de prix souvent infime entre les différents niveaux de puissance incitent à se faire plaisir. On peut trouver, sur le marché, un beau millésime 2017 de 180 ch en finition Lusso avec toit ouvrant à 18 000 € avec 100 000 km.

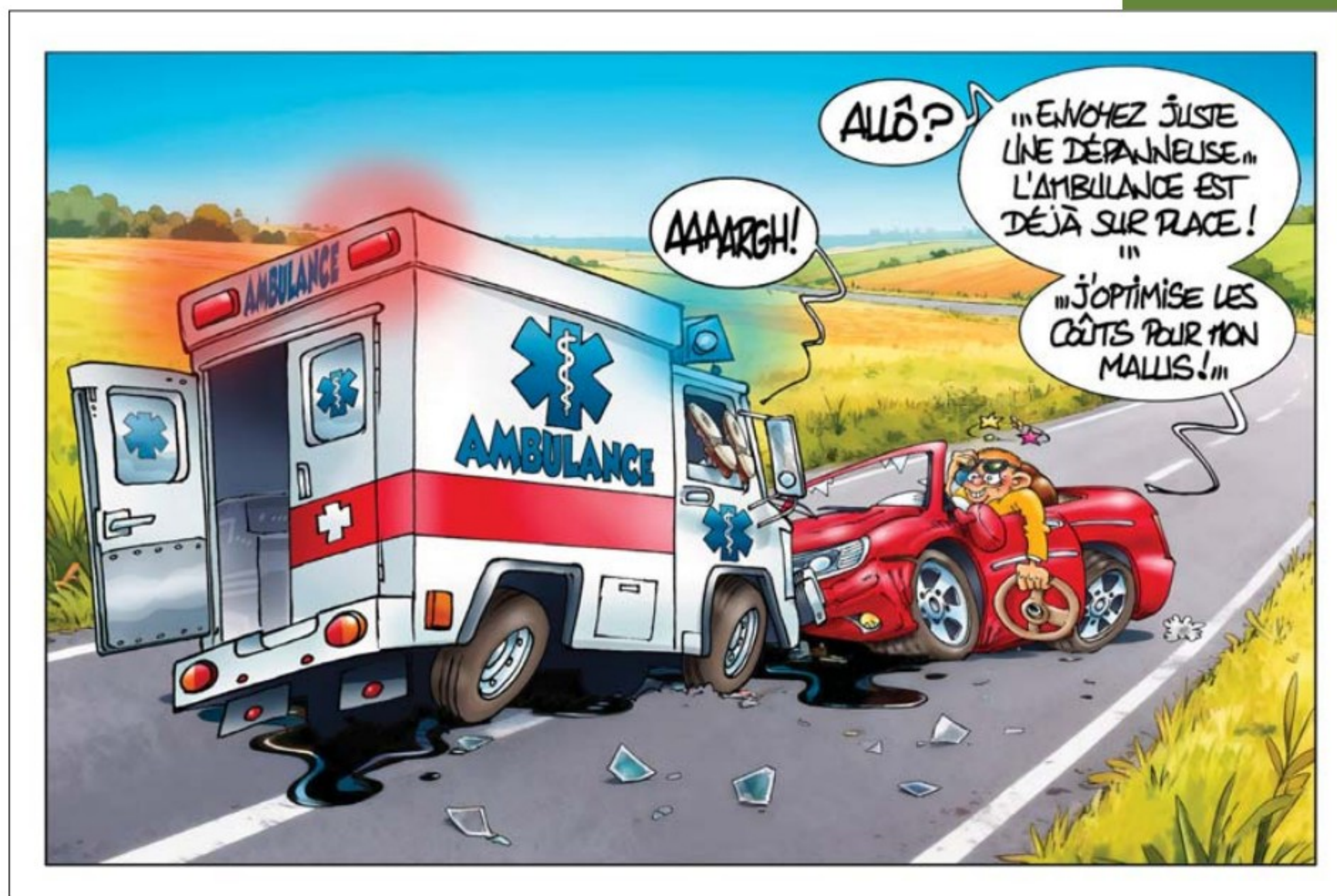
Samu, ambulances, forces de l'ordre, transport de sang...

Véhicules "d'urgence" : quels sont leurs droits ?

On les croise tous les jours et on les entend souvent avant même de les voir. Or, selon qu'il s'agisse d'une ambulance, d'un véhicule de police ou de pompiers, leur droit de priorité varie. Certains peuvent s'affranchir du code de la route, d'autres moins. Dans tous les cas, mieux vaut avoir les bons réflexes à leur approche.



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



Lorsqu'un véhicule, sirène hurlante et/ou gyrophares allumés, surgit dans le trafic, la plupart des automobilistes ne se posent pas de questions : ils ralentissent et se rangent illico pour le laisser passer. Et, dans le doute, ils ont bien raison. Le code de la route distingue néanmoins plusieurs catégories de véhicules d'intérêt général. D'un côté, il y a les "véritables" véhicules prioritaires, autorisés à s'affranchir de certaines règles pour les besoins d'une intervention urgente. De l'autre, ceux qui bénéficient seulement de facilités de passage.

Une nuance ténue, qui peut toutefois changer la donne, notamment en cas d'accident.

Les véhicules d'intérêt général prioritaires : police, Samu...

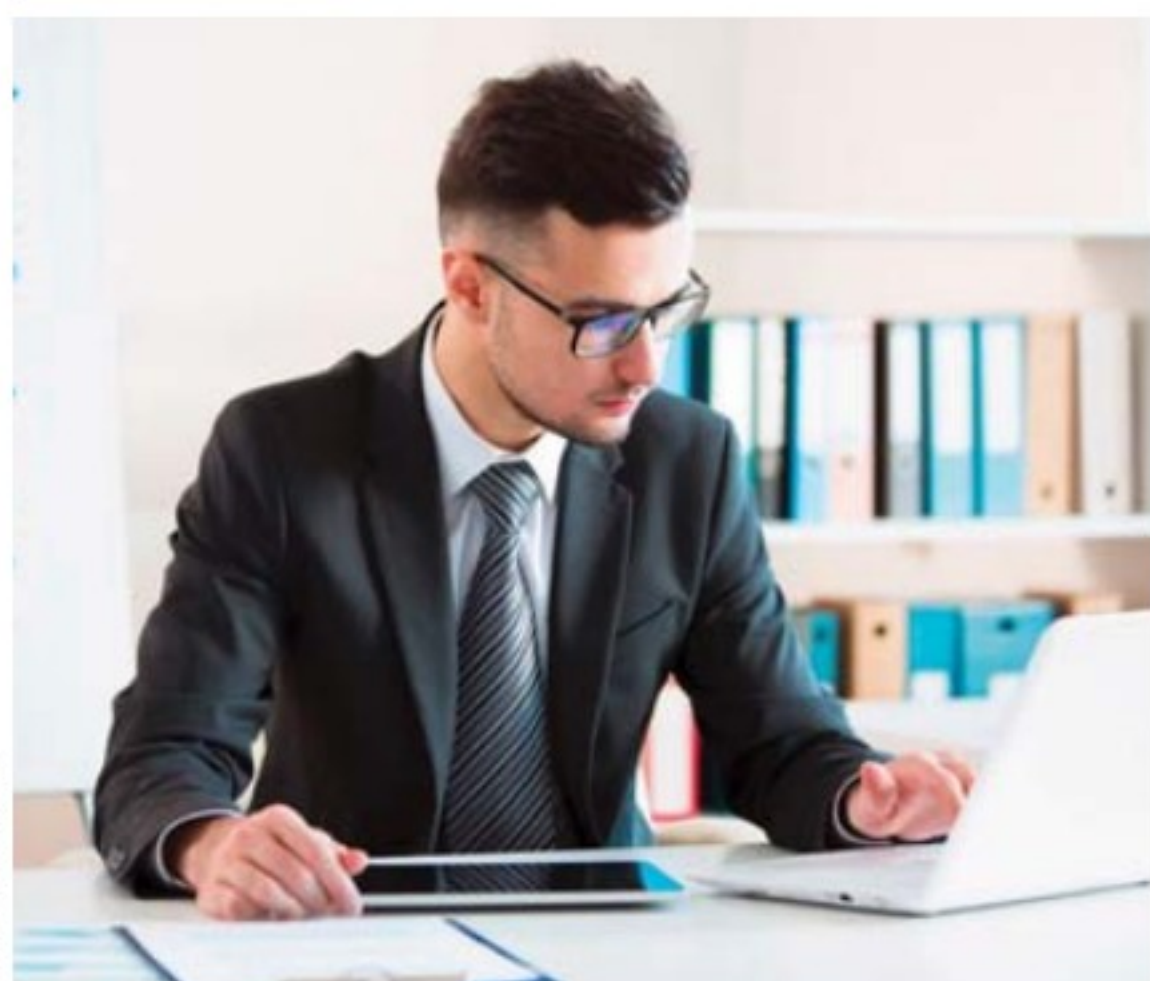
Ce sont ceux que vous croisez le plus souvent : les véhicules de police nationale ou municipale, même banalisés, de gendarmerie, ceux des sapeurs-pompiers, le Samu (ou véhicule privé missionné par celui-ci) et le SMUR (Structure mobile d'urgence et de réanimation). Mais cette catégorie inclut également les véhicules affectés au transport des détenus, ceux de l'administration péniten-

tiaire et des douanes, ainsi que ceux des unités militaires de sécurité civile ou de déminage. Et bien évidemment, tout véhicule escorté par les forces de l'ordre. Par ailleurs, une expérimentation est menée en Ile-de-France avec les véhicules de cyno-détection* du service de sécurité de la RATP, destinée à faciliter les interventions sur les colis abandonnés dans les transports publics. Si elle s'avère concluante, elle pourrait être pérennisée. Les véhicules de ce type bénéficient de la priorité sur tous les usagers dès lors que leurs gyrophares bleus et/ou leur sirène à

deux tons (pin-pon) sont activés pour signaler un déploiement urgent. Dans ces conditions (et uniquement dans ces conditions), ils peuvent déroger à certaines règles du code de la route : griller un feu rouge, emprunter une voie réservée, dépasser les limitations de vitesse, etc. Cette priorité n'exempte cependant pas leurs conducteurs de veiller à la sécurité des autres usagers. Pour les automobilistes, la règle est simple : lorsque l'un de ces véhicules, facilement reconnaissable, déboule à grande vitesse, il faut impérativement ralentir, voire s'arrêter, et se ranger pour

* Il s'agit de véhicules équipés pour transporter des chiens entraînés à détecter des substances ou des menaces spécifiques (explosifs, armes, drogues).

EXPERTISE



Un nouveau métier dans l'expertise automobile

Le 3 février 2026, France compétences, l'autorité publique française chargée de réguler et de financer la formation professionnelle et l'apprentissage, a inscrit le métier de "préparateur d'actes techniques d'expertise automobile" dans sa liste des métiers en émergence. Cette nouvelle qualification s'applique à ceux qu'on nommait auparavant "techniciens" ou "assistants", et qui, dans l'ombre, au sein des cabinets d'expertise ou des plates-formes de photo-expertise, aidaient les experts en automobile dans leurs activités. Le préparateur d'actes

techniques n'est pas expert automobile, profession réglementée qui exige un diplôme d'Etat et l'inscription sur une liste nationale. Son rôle consiste à rassembler, vérifier et formaliser les données techniques du dossier d'un véhicule sinistré. Pour cela, il identifie l'auto (VIN, motorisation, finitions), contrôle les dommages sur photos, vérifie les devis communiqués, et peut même chiffrer les réparations à l'aide de logiciels. L'expert auto s'appuie ensuite sur ce travail pour rédiger le rapport d'expertise, que lui seul peut établir et signer.



Si vous voyez un véhicule d'intérêt général prioritaire (police, douanes, Samu, SMUR...), avec sirène hurlante et/ou gyrophare allumé, il est impératif de lui céder le passage !

le laisser passer. A défaut, vous vous exposez à une amende de 135 € et à un retrait de 4 points (article R.415-12 du code de la route). Sans compter le risque d'accident (voir encadré). Par ailleurs, si vous deviez franchir un feu rouge pour dégager le passage, un radar pourrait éventuellement flasher. Si cela donnait lieu à une verbalisation (135 € et 4 points en jeu !), cette dernière serait contestable, à condition de prouver que vous avez agi ainsi pour laisser passer un véhicule prioritaire en intervention.

Les véhicules d'intérêt général avec facilités de passage

Il s'agit des ambulances privées non missionnées par le Samu, des véhicules assurant le transport d'organes ou de sang (et non les "coursiers" estampillés comme tels mais dépourvus d'avertisseurs), des transports de fonds de la Banque de France, des véhicules des médecins et d'associations médicales participant à la permanence des soins, ceux des réseaux d'électricité ou de gaz, ainsi que ceux des services de surveillance de la SNCF et de la RATP. Sans oublier les engins de service hivernal (saleuses, déneigeuses) et les véhicules d'inter-

vention des gestionnaires d'autoroutes ou des routes à chaussées séparées. D'autres cas spécifiques (convois militaires, transports exceptionnels sous escorte) existent, mais restent marginaux. Ces véhicules bénéficient de facilités de passage uniquement lors de missions urgentes et à condition d'actionner leurs avertisseurs : sirène normalement à trois tons (pin-pon-pin) et/ou gyrophare bleu. Mais, contrairement aux véhicules prioritaires, ils doivent respecter le code de la route. Cependant, afin de se frayer un passage, ils peuvent adapter leur conduite, emprunter des voies réservées, utiliser leurs avertisseurs la nuit ou en agglomération (art. R.432-2), à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers. Pour un automobiliste, la différence avec un véhicule prioritaire (police, gendarmerie, Samu, etc.) est nette : vous n'êtes pas légalement obligé de leur céder le passage. Néanmoins, le bon sens recommande de faciliter leur circulation lorsque ces véhicules signalent qu'ils sont en intervention, car chaque minute peut compter. Attention toutefois, la sirène (à deux ou trois tons) ne permet

Et en cas d'accident ?

- Même lorsqu'il est prioritaire, un véhicule d'urgence n'est pas au-dessus des lois. Pompiers, police, etc. peuvent déroger au code de la route, mais uniquement en intervention d'urgence. Et à condition d'actionner leurs avertisseurs (gyrophare et/ou sirène) et de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route (art. R.432-1 du code de la route). Une priorité qui n'est donc pas si absolue.
- En cas d'accident impliquant l'un de ces véhicules, les juges examinent toujours les circonstances : vitesse excessive, manœuvre dangereuse, défaut de prudence à un carrefour, visibilité réduite... Autant d'éléments susceptibles d'engager la responsabilité du conducteur dudit véhicule. Les dernières décisions de justice montrent cependant que les torts sont souvent... partagés. Et que l'automobiliste qui n'a pas cédé le passage se le verra souvent reproché.
- Les magistrats rappellent en effet régulièrement l'article R.415-12 du code de la route : *"En toutes circonstances, tout conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules d'intérêt général prioritaires annonçant leur approche..."*. A défaut, ils considèrent qu'il commet une faute de conduite. Celle-ci n'exclut pas forcément le droit à son indemnisation, mais elle peut la réduire. Cette infraction fait par ailleurs encourir une amende pouvant aller jusqu'à 750 € (même si, le plus souvent, c'est une amende forfaitaire de 135 € qui est appliquée), un retrait de quatre points et une suspension de permis.
- D'autre part, si, jusqu'ici, les victimes mettaient du temps à obtenir une indemnisation de l'Etat, cette situation devrait s'améliorer. La convention de règlement des dommages matériels entre un véhicule couvert par l'Etat et un véhicule assuré a été modifiée *"afin de hâter le règlement des dommages matériels"*, conformément aux dispositions de l'arrêté du 9 février 2026.
- Pour les véhicules bénéficiant d'une facilité de passage (ambulances privées hors mission du Samu, transport d'organes ou de sang, etc.), les règles sont plus strictes. Ils sont tenus de respecter le code de la route, avertisseurs activés ou non, et leur responsabilité sera engagée en cas d'accident à leurs torts, a fortiori s'ils commettent une faute, même s'ils étaient en intervention. Comme pour tout usager, les juges tiendront toutefois compte des circonstances de l'urgence.
- La jurisprudence rappelle régulièrement que la priorité n'exonère pas de toute prudence. Ainsi, une cour d'appel a récemment retenu la responsabilité partielle d'un véhicule de secours ayant franchi un carrefour à vive allure sans s'assurer que la voie était dégagée. A l'inverse, un automobiliste prioritaire à droite, mais n'ayant pas cédé le passage, malgré sirène et gyrophare, a vu son indemnisation réduite.

pas toujours de distinguer un véhicule prioritaire d'un véhicule bénéficiant seulement de facilités de passage. Les ambulances privées, par exemple, peuvent passer de trois à deux tons dès

lors qu'elles sont missionnées par les services d'urgence. Notez aussi que vous n'avez pas à céder le passage aux véhicules d'intérêt général qui ne signalent pas qu'ils sont en intervention. ■

CONSO



Un atelier peut-il refuser de réparer votre auto ?

Un garagiste n'est pas totalement libre de refuser une réparation. Le code de la consommation (art. L.121-11) interdit en effet à un professionnel de refuser une prestation à un client, sauf motif légitime. Un atelier peut ainsi décliner la prise en charge d'un véhicule s'il ne dispose pas des pièces, des compétences ou du matériel nécessaires, ou encore si le délai d'intervention est déraisonnable. Un refus systématique basé sur l'ancienneté du modèle ou son kilométrage élevé est en revanche juridiquement discutable. Cette prudence de certains

réparateurs s'explique toutefois : une fois le véhicule accepté, ils sont soumis à une obligation de résultat. En cas de réparation inefficace ou générant une nouvelle panne, leur responsabilité est présumée. Ils s'exposent alors au mécontentement du client, voire à un recours à leur encontre, facilité par la protection juridique des assurés. En pratique, ce sont souvent les concessions qui refusent d'intervenir, notamment sur des autos âgées. Mieux vaut alors aller voir ailleurs (centre-auto, garage de proximité), car forcer la main à un réparateur n'est jamais conseillé.



1^{er} Renault



2^e McGard



3^e Swiss Drive-Butzi



4^e LoK NoX



Notre méthode



Résistance au vol silencieux : un écrou antivol possède une tête avec une empreinte spécifique, qui est, en principe, unique. Seule la "clé" fournie avec (sous forme de contre-écrou) permet de le dévisser. Pour tenter de le faire céder sans bruit, nous avons fabriqué

des pass pour chaque modèle éprouvé. Nous avons ensuite mesuré le temps nécessaire pour en venir à bout, que nous avons converti en note (sur 20, coef. 4).

Résistance au vol brutal : ici, la discrétion n'est pas de mise. Seule compte la rapidité du démontage. Afin de retirer l'écrou le plus vite possible, nous avons employé un marteau et un burin, ou encore une dévisseuse munie d'un embout spécial. Selon nos tests, les modèles avec des empreintes externes rendent l'écrou plus vulnérable. Là encore, le temps passé a donné une note (sur 20, coef. 3).

Utilisation : sont évalués à cette étape le nombre de clés fournies dans le coffret (Swiss Drive-Butzi est le seul à en proposer deux d'emblée), le bon maintien de la douille antivol dans la tête de la vis ainsi que la



correspondance de la taille de la douille avec les vis d'origine du véhicule concerné, à savoir 17/19 mm pour nos écrous tests adaptés à une Renault Clio (note sur 20, coef. 1).

Prix : il permet de départager les éventuels ex aequo en nombre de points.

Neuf écrous antivol de roue à l'épreuve du labo



Les roues de votre auto, surtout si elles sont équipées de jantes alu et de pneus récents, sont très prisées des voleurs pour leur valeur à la revente. Installer des écrous antivol constitue une protection efficace.

► **Texte :** Christophe Conche – **Photos :** Arnaud Saunier

Personne n'a envie de découvrir sa voiture sur des chandelles ou posée au sol sur ses disques de frein. Pour éviter ce genre de mauvaise surprise, un écrou antivol empêche tout démontage. Sans la tête d'écrou codée fournie par le fabricant, un voleur ne peut (théoriquement) pas dérober les roues.

Recommandé si votre auto est souvent stationnée dans la rue ou dans des zones isolées. Contrairement à une alarme, cette solution offre une protection passive permanente. L'antivol remplace un écrou standard (un par roue). Avant l'achat, il est primordial de vérifier les caractéristiques suivantes : la référence du filetage et du pas

de vis d'origine (par exemple M12 x 1,25 ou M14 x 1,5), la longueur du filetage (de 32 à 56 mm) et le type d'assise des écrous (conique, sphérique, plate). Car à chaque constructeur ses spécifications. Veillez aussi à conserver avec vous, ou bien caché dans l'habitacle, le contre-écrou de sécurité pour pouvoir démonter une roue en cas de crevaison, de changement de pneus ou de freins. Pour ne pas abîmer l'écrou lui-même et sa clé, le couple de serrage préconisé pour le modèle choisi doit être respecté (sans excéder 10 daN). Pensez aussi à conserver l'emballage avec les références. Cela



peut servir à recommander un adaptateur codé s'il a été égaré, ou pour conserver un double à la maison.

5^e Norauto



6^e Swiss Drive-Car+



7^e Car Point



8^e OMP



9^e Febi Bilstein



	Marque	Modèle	Lieu d'achat	Prix d'achat	Résistance au vol silencieux (note sur 20)	Résistance au vol brutal (note sur 20)	Utilisation (note sur 20)	
1 ^{er}	Renault	8201724187	Renault	60,00 €	15,5	17	15	●●●●●●●●●●
2 ^e	McGard	M12 x 1.5	Planet-line.com	42,68 €	20	9	15	●●●●●●●●●●
3 ^e	Swiss Drive-Butzi	BZH5026	Oscaro.com	22,20 €	10	16,5	16,5	●●●●●●●●●●
4 ^e	LoK NoX	BC1179	Feu Vert	30,99 €	11	9,5	16,5	●●●●●●●●●●
5 ^e	Norauto	N01119	Norauto	30,99 €	11	9,5	17,5	●●●●●●●●●●
6 ^e	Swiss Drive-Car+	ATB5026	Oscaro.com	10,50 €	2	19	16,5	●●●●●●●●●●
7 ^e	Car Point	520502	Oscaro.com	16,90 €	2	5	15	●●●●●●●●●●
8 ^e	OMP	Speed Wheels Locks	Amazon.fr	21,11 €	2	5	16,5	●●●●●●●●●●
9 ^e	Febi Bilstein	27049	Oscaro.com	39,80 €	1,5	5,5	17,5	●●●●●●●●●●

AFFAIRE RÉGLÉE

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

Volkswagen a payé 100 % du tube

Dans notre n° 1937, Olivier Kempnich, de Saint-Apollinaire (21), nous indiquait que Volkswagen refusait tout geste sur le remplacement du tube du réservoir à charbon actif de sa Polo 1.0 TSI 116 de 2019 (40 900 km). Le coup de pouce de nos experts lui a finalement permis d'obtenir un remboursement total (609 €).

Les autres dossiers de la semaine

Peugeot 3008 (2021)

Niveau aveugle

Après l'allumage d'un voyant au tableau de bord, la jauge de carburant de mon 3008 Hybrid 225 a dû être changée. Bien qu'il n'affiche que 77 100 km, Peugeot n'a pris en charge que 55 % de la facture (959 €)...
Michel Seiller, 56350 Allaire

NOTRE STRATÉGIE: comme tous les "cerveaux" électroniques d'une voiture, la jauge de carburant est censée avoir une durée de vie d'au moins 250 000 km. Le kilométrage de votre 3008 joue en sa faveur (la prise en charge doit être de 100 % jusqu'à 80 000 km), mais son âge justifie l'application d'un taux de vétusté. Peugeot doit ainsi monter son offre à 80 %.

Renault Zoe (2020)

Ni chaud ni froid

Le compresseur d'air conditionné de ma Zoe R110 (59 600 km) a rendu l'âme. Le chauffage et la clim ne fonctionnent donc plus. Pour le remplacer, mon atelier Renault a établi un devis de 1 804 €. Et la marque me propose une participation de 41 %.
Rémy Dutry, 33380 Biganos

NOTRE STRATÉGIE: pour ce composant, le barème de nos experts prévoit un geste à hauteur de 65 % dans votre cas. Utilisez le modèle de mise en demeure paru dans notre n° 1954 et envoyez votre courrier à Renault en recommandé avec AR.

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



GREGORY TACHET / ANDIA

MG4 (2023)

583 € pour remplacer une housse de siège à 61 300 km !



Xavier Lesprit est très en colère contre MG. A ses yeux, la garantie proposée par la marque, très généreuse sur le papier, n'est qu'un attrape-nigaud.

► **Texte :** Pierre Audemar

Lorsqu'un nouveau constructeur s'installe sur le marché français, la plupart des automobilistes restent méfiants, et il faut souvent plusieurs années avant que les ventes ne décollent. Avec ses voitures électriques vendues à prix serrés, MG a pourtant réussi un honorable démarrage commercial dans notre pays. Au-delà de l'auto elle-même, lorsque Xavier Lesprit, d'Aspach-Michelbach (68), a choisi de signer le bon de commande d'une MG4 Standard Range 170 ch neuve au printemps 2023, c'est parce qu'il se sentait rassuré par la garantie offerte de série, qui court sur sept années et 150 000 km. Avec une telle couverture, notre lecteur se pensait à l'abri des factures imprévues durant un bon moment. Aussi, lorsqu'il constate que le renfort gauche du siège conducteur se dégrade rapidement, au point que le tissu se déchire et qu'il faut changer la housse de l'assise,

c'est sans inquiétude qu'il se rend chez son concessionnaire pour organiser la prise en charge de cette intervention. A ce stade, ni Xavier ni le chef d'atelier ne soupçonnent quelle sera la réponse de MG France.

Une réponse non argumentée

Celle-ci est aussi rapide que cinglante : la filiale française de la marque refuse catégoriquement de prendre à son compte cette opération, chiffrée à 583 €. Même une participation partielle n'est pas envisagée. Lorsqu'il apprend cette nouvelle de la bouche de son concessionnaire, Xavier entre dans une colère noire. Il s'estime trahi par le constructeur, qui a su l'appâter, lui comme tant d'autres, avec la promesse d'une garantie XXL, mais se défile dès qu'il s'agit de sortir le carnet de chèques. Il en faudrait toutefois davantage pour convaincre Xavier d'abandonner le combat. ■

Notre stratégie : objectif 100 % de prise en charge

Après les nombreux cas que nous avons publiés concernant des Kia, le dossier de Xavier montre que, chez MG non plus, la garantie "longue durée" n'est pas aussi généreuse que promis. Pourtant, dans les conditions générales du contrat MG, rien n'exclut le type de dommage rencontré par cette MG4 (sauf si la marque considère que le siège conducteur est une pièce d'usure !). Nos experts sont donc ici formels : l'auto ayant moins de 5 ans et de 100 000 km, MG doit assumer totalement le coût du remplacement de la housse de siège.

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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
AUDI				
A1 Sportback				
25 TFSI/95 ch	27 750	7 %	+ 450	E
30 TFSI S tronic/116 ch	30 650	7 %	+ 818	E
35 TFSI S tronic/150 ch	35 300	10 %	+ 818	E
Q2				
30 TFSI/116 ch	34 800	6 %	+ 2 049	E
35 TFSI/150 ch	36 850	7 %	+ 1 629	E
35 TDI S tronic/150 ch	41 500	7 %	+ 1 901	D
A3 Sportback				
1.5 TFSI/116 ch	34 600	9 %	+ 650	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	36 780	9 %	+ 280	E
1.5 TFSI/150 ch	35 900	9 %	+ 740	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	38 080	9 %	+ 310	E
S3/333 ch	63 000	7 %	+ 77 900	E
RS3/400 ch	75 600	6 %	+ 80 000	E
1.5 TFSI e/204 ch	47 900	12 %	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	7 %	- 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	5 %	+ 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	11 %	+ 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	11 %	+ 850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	47 250	5 %	+ 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	8 %	+ 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
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	57 300	14 %	- 345	Elec
X2				
sDrive20i/170 ch	49 250	4 %	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

	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	7 %	+ 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
Vistia 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	2 %	+ 190	FHEV
Électrique 29 kWh/113 ch	19 990	6 %	- 3 600	Elec
Électrique 42 kWh/113 ch	23 450	11 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	19 990	1 %	+ 1 386	E
1.2 Hybride/145 ch	26 600	2 %	+ 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 %	+ 2 735	PHEV
Électrique 73 kWh/210 ch	40 290	9 %	- 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 %	- 3 450	Elec
79 kWh/230 ch	40 520	9 %	- 3 450	Elec
79 kWh/325 ch	46 520	17 %	- 3 450	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 %	- 385	Elec
77 kWh/340 ch	64 480	12 %	- 385	Elec
DACIA				
Spring				
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	12 %	+ 150	FHEV
E-Tense 51 kWh/156 ch	42 500	9 %	- 3 600	Elec
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	12 %	+ 230	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/225 ch	48 200	7 %	0	PHEV
1.5 BlueHDi/130 ch	40 900	nc	+ 1 761	D
E-Tense 58,3 kWh/213 ch	46 990	8 %	- 3 600	Elec
DS 7				
1.5 BlueHDi/130 ch	51 850	16 %	+ 100	D
N°8 (nouvelle)				
FWD 74 kWh/230 ch	59 500	10 %	- 380	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	63 600	4 %	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	74 900	5 %	- 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	25 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	31 %	- 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	6 %	+ 210	FHEV
42 kWh/113 ch	23 900	9 %	- 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	15 %	+ 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	18 %	+ 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

	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	10 %	+ 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
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	11 %	+ 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	nc	+ 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	11 %	+ 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	11 %	- 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	10 %	- 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	4 %	+ 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	7 %	+ 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
63 SAMG E Performance/802 ch	224 200	4 %	+ 63 029	PHEV

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Energie
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	124 200	nc	+ 80 000	E
580/517 + 22 ch	152 600	nc	+ 80 000	E
63 AMG/612 + 22 ch	200 150	nc	+ 80 000	E
600 Maybach/557 + 22 ch	210 250	5 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	122 550	nc	+ 80 000	D
Classe G				
500/449 + 20 ch	171 600	0 %	+ 80 000	E
63 AMG/585 + 20 ch	206 950	0 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	161 950	0 %	+ 80 000	D
580 EQ 116 kWh/587 ch	176 150	0 %	- 300	Elec
AMG SL				
43/421 + 14 ch	151 300	19 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	203 350	19 %	+ 80 000	E
680 Maybach/585 ch	259 810	0 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	232 650	0 %	+ 80 000	PHEV
AMG GT Coupé				
43/421 + 14 ch	146 550	13 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	201 750	13 %	+ 80 000	E
63 Pro 4Matic+/612 ch	231 050	13 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	231 050	11 %	+ 80 000	PHEV
Classe T				
180/131 ch	36 412	nc	+ 6 637	E
160 d/95 ch	37 317	nc	+ 1 629	D
180 d/116 ch	38 787	nc	+ 1 629	D
EQT				
200 45 kWh/122 ch	48 517	30 %	- 300	Elec
MG				
MG3				
Hybrid+/195 ch	19 990	4 %	0	FHEV
ZS				
Hybrid+/197 ch	23 490	3 %	+ 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	10 %	- 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
SA14/218 ch	42 500	3 %	+ 3 552	E
John Cooper Works All4/300 ch	53 050	nc	+ 37 857	E
D/163 ch	40 200	3 %	+ 310	D
E 64,6 kWh/204 ch	39 150	5 %	- 3 380	Elec
SE All4 64,6 kWh/313 ch	44 150	5 %	- 3 380	Elec
MITSUBISHI				
Colt				
1.0 MPI-T/91 ch	25 090	9 %	+ 240	E
1.6 MPI HEV/143 ch	29 190	16 %	0	FHEV
1.0 MPI-T GPL/101 ch	24 790	9 %	+ 75	GPL
ASX				
1.2 DI-T/116 ch	27 990	nc	+ 2 049	E
1.3 DI-T MHEV DCT/140 ch	35 990	nc	+ 2 918	E
1.8 MPI HEV/158 ch	31 990	nc	0	FHEV
Grandis				
1.8 MPI HEV/158 ch	36 890	8 %	nc	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
SKODA (suite)				
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	10 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	50 800	10 %	- 4 600	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 400	11 %	- 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	19 %	+ 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 (nouveau)				
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
Solterra (nouveau)				
73.1 kWh/342 ch	48 990	nc	- 300	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
SUZUKI				
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 190	10 %	0	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	26 240	15 %	+ 280	E
e Vitara				
49 kWh/144 ch	32 500	nc	- 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	19 %	+ 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 (nouveau)				
1.5 Hybride/116 ch	22 200	9 %	0	FHEV
Yaris				
GR/280 ch	49 950	0 %	+ 80 000	E
1.5 Hybride/116 ch	24 750	11 %	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	13 %	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 200	14 %	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-1/180 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	13 %	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
VINFAST				
VF6				
59.6 kWh */177 ch	33 990	nc	0	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Volkswagen				
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	12 %	+ 540	E
1.0 TSI/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/116 ch	29 780	15 %	+ 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	nc	+ 540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 000	8 %	+ 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
GTI Edition 50/325 ch	57 100	nc	+ 28 413	E
R/333 ch	58 900	4 %	+ 55 523	E
1.5 eHybrid/204 ch	44 900	19 %	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	11 %	- 3 450	Elec
Touran				
1.5 TSI Evo/150 ch	45 200	14 %	+ 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	12 %	- 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	9 %	+ 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
77 kWh/286 ch	45 990	13 %	- 4 600	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ID.5				
77 kWh/286 ch	50 500	12 %	- 4 600	Elec
GTX 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 %	+ 158	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	4 %	- 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
GTX 86 kWh/340 ch	75 000	4 %	- 385	Elec
Touareg				
R/462 ch	107 500	17 %	+ 21 480	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	21 %	- 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	18 %	- 3 600	Elec
79 kWh/441 ch	60 150	12 %	- 400	Elec
EC40				
67 kWh/238 ch	48 500	12 %	- 3 600	Elec
79 kWh/252 ch	53 550	10 %	- 400	Elec
79 kWh/441 ch	62 150	8 %	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	15 %	+ 4 715	E
T6 AWD/253 ch	66 750	14 %	+ 4 780	PHEV
XC60				
T6 AWD/253 ch	69 450	10 %	+ 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	7 %	+ 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	11 %	- 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



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

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

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

Grand coffre
malle 528 L



+ 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 / 100km



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

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



EN VENTE ACTUELLEMENT



Vivez librement vos passions, nous assurons ce qui compte le + pour vous !

En assurant depuis toujours vos véhicules de collection, **Rétro+** perpétue un héritage de passions.

Avec nos valeurs profondément humaines, nous imaginons chaque jour comment contribuer à assurer ce qui compte le plus pour vous, vos véhicules tout comme vos biens de tous les jours, pour votre sérénité au quotidien.

Devis et souscription sur retro.fr

★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS

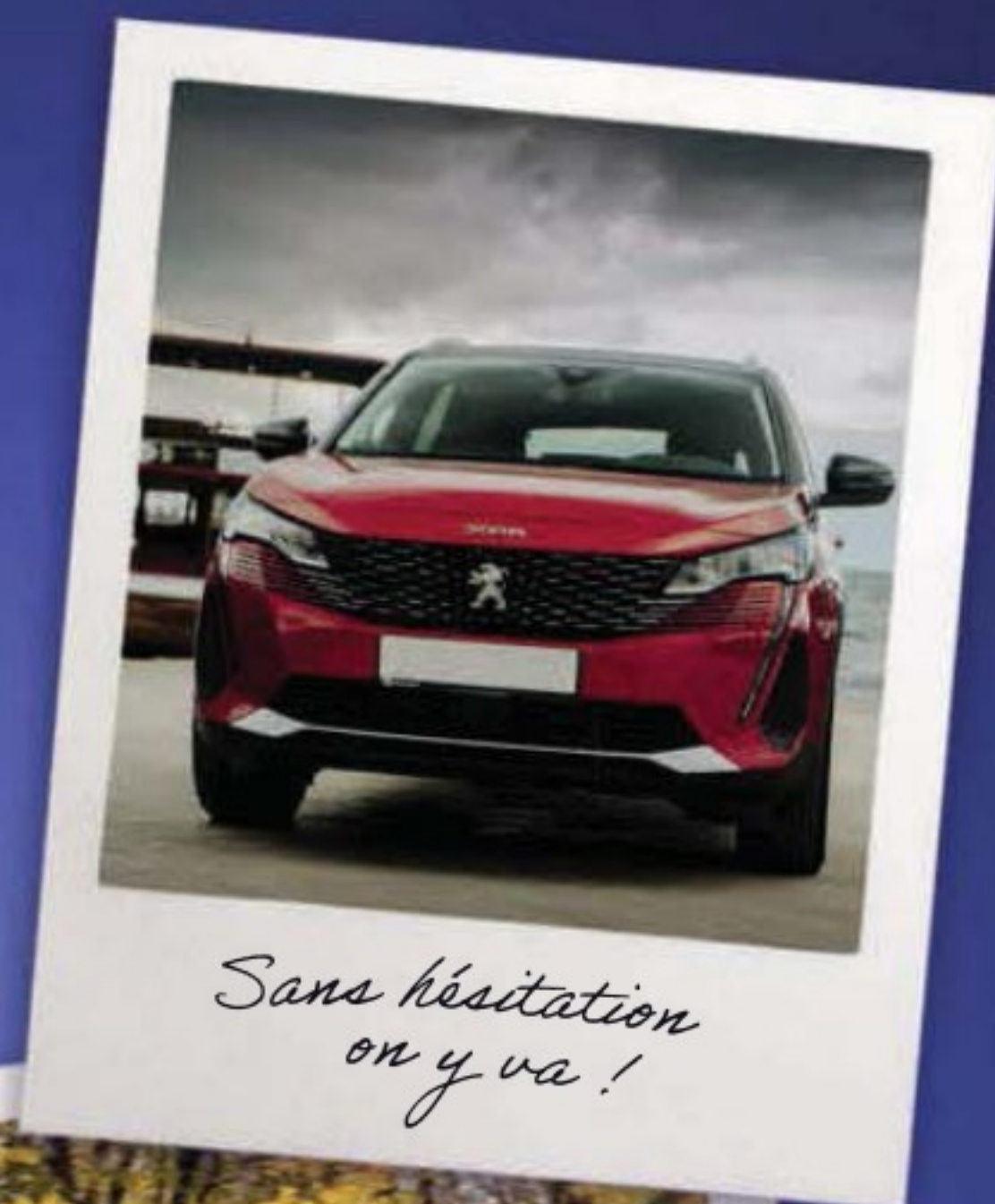


NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 9347 AVIS
Au 09/01/2026

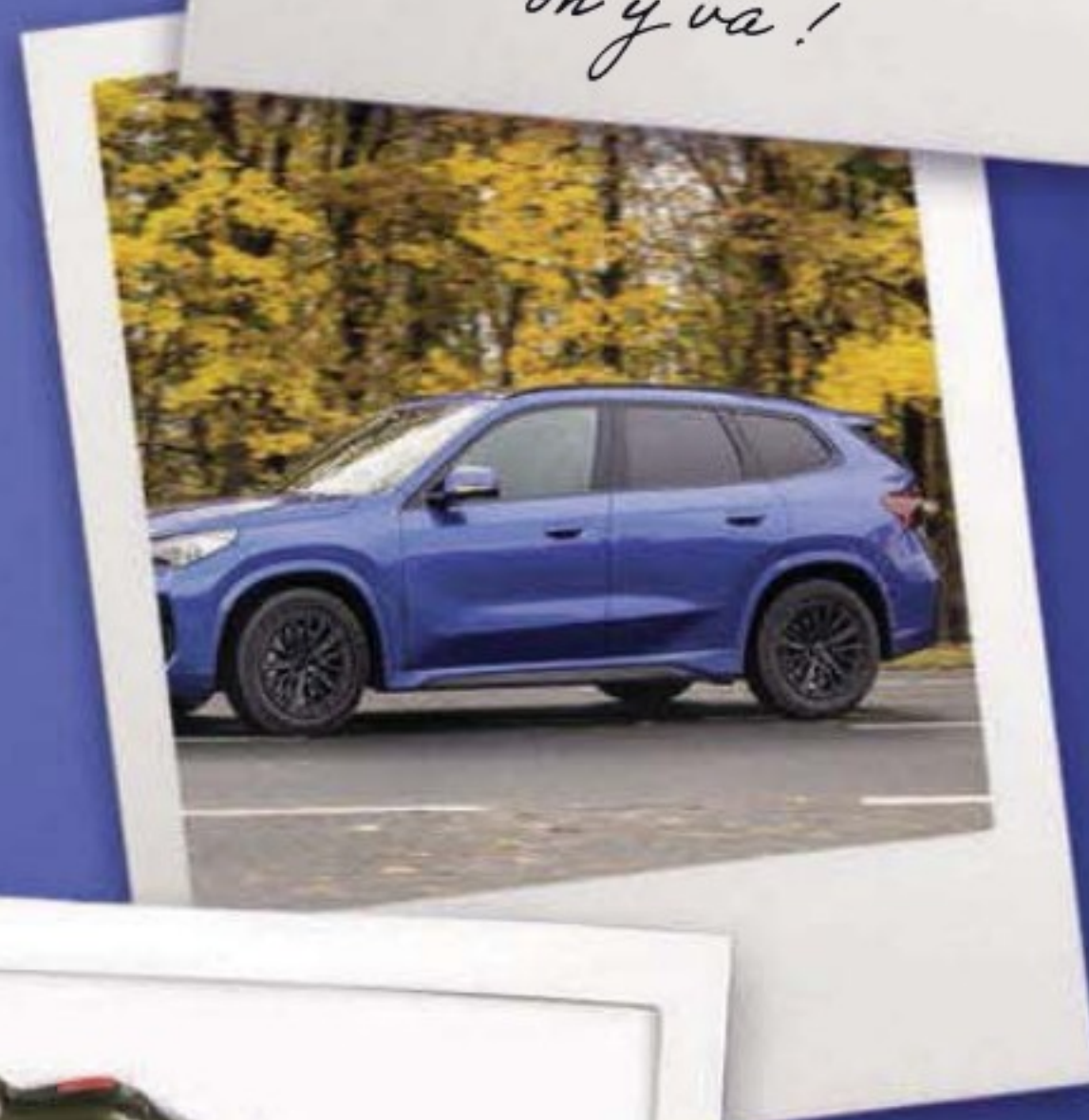


Plus de 100 000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100
www.retro.fr



*Sans hésitation
on y va !*



SKODA

Conçues pour tout.
Même conduire.



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

www.skoda.fr

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

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