

Nouveautés P.16



DS N°7 / Renault Rafale Le duel français au sommet



Actu P.6

Concours Lépine Des inventions pas si bêtes !



Panoramique P.32

Toyota RAV4 La voiture la plus vendue au monde fait peau neuve



Sport P.12

Formule 1 : des bouleversements à Miami ?



L 14629 - 1965 - F: 2,60 €



BEL: 2,90 € - ESP: 3,10 € - GR: 3,10 € - DOM S: 3,70 € - DOM A: 4,30 €
ITA: 3,10 € - LUX: 2,90 € - PORT CONT: 3,10 € - CAN: 4,75 \$CAN
MAR: 33DH - TOM S: 570CFP - CH: 5FS - TUN: 6DTU

Flambée des prix, on réagit !

Comparatif P.54

EXCLUSIF ASSURANCES

Qui offre le rapport
prix/prestations optimal ?

Dossier P.24

LES MEILLEURS CHOIX À L'ESSAI

17 modèles essence, GPL,
hybrides et électriques



Occasion

18 CHAMPIONNES DE LA SOBRIÉTÉ

P.46



De la citadine au SUV familial

PEUGEOT 308



P.50

De bonnes affaires
à moins de 18 000 €

Carburants : et toujours le palmarès des enseignes les moins chères

P.10

Match SUV hybrides rechargeables P.36



L'Audi Q3 défie les BMW X1 et Mercedes GLA



la petite **grande** voiture

RENAULT TWINGO E-TECH ELECTRIQUE

5 portes
jusqu'à 360 L de volume de coffre⁽¹⁾
jusqu'à 2 m de longueur de chargement⁽²⁾
sièges indépendants, rabattables et coulissants⁽³⁾
jusqu'à 24 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁴⁾
openR link avec Google intégré et plus de 100 apps disponibles⁽⁵⁾

à partir de

13 750€⁽⁶⁾

prime coup de pouce 5 740€ déduite⁽⁷⁾

profiter
de l'offre



A 0g CO₂/km





modèle présenté: Twingo e-tech électrique techno 80 ch avec options jantes alliage diamantées noir 18" reverso et teinte métallisée vert absolu à **16 550€**, prime coup de pouce bonifiée déduite de **5 740€⁽⁷⁾** (1) avec sièges arrière avancés. équivaut à 305 dm³ en norme VDA. (2) selon version. siège conducteur non rabattable. (3) sièges arrière. (4) en option selon version. (5) selon version, toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (6) prix conseillé pour achat Twingo e-tech électrique hors options. (7) montant max indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat par client particulier d'un véhicule neuf particulier électrique M1 Renault éco-score de moins de 2,4 tonnes avec prix inférieur à 47 000€ TTC hors options, au titre dispositif certificats d'économie d'énergie (CEE), non soumis à TVA, dans réseau participant, **du 1^{er} au 30/04/2026**. pour particuliers, selon niveau revenus. voir conditions auprès de votre revendeur. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 12,2/12,7. émissions de co₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** Renault s.a.s. ros nanterre 780129987. **renault.fr**

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Nouveau Volkswagen T-Roc avec Park Assist*



Modèle présenté : Nouveau T-Roc R-Line 1.5 eTSI Hybrid avec options pack design 'Black', jantes 'Calgary' 20", couleur 'Jaune Canary' toit noir.
*Park Assist, assistant semi-automatique aux manœuvres de stationnement, en option selon les finitions. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant. Plus d'informations sur volkswagen.fr

Cycles mixtes du Nouveau T-Roc R-Line (l/100 km) WLTP : 5,7. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 130.
Valeurs au 01/09/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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

L'édito



➤ **François Tarrain,**
rédacteur en chef adjoint

Celui qui...

Celui – ou celle – qui squatte la file du milieu sur l'autoroute reste-t-il aussi planté au centre de l'escalator en obstruant le passage? Celui qui met le pied au plancher au vert (jusqu'au feu rouge suivant) joue-t-il aussi la gagne dans le couloir de nage de la piscine municipale, quitte à éclabousser les autres? Celui qui ne respecte pas les distances de sécurité colle-t-il aussi de trop près les gens

dans la file d'attente du cinéma par crainte d'être doublé? Celui qui roule avec un échappement libre parle-t-il aussi trop fort au restaurant comme s'il fallait absolument que tout le monde l'entende? Celui qui grille la priorité monte-t-il aussi dans le train avant que les passagers n'en descendent? Celui qui ne met pas son clignotant vous passe-t-il devant dans la rue sans un mot ni une excuse? Celui qui ne quitte pas son téléphone au volant est-il aussi celui qui, dans les transports en commun, raconte sa vie à son interlocuteur en mode haut-parleur? Et celui qui, sur la route, vous adresse un petit signe parce que vous lui avez cédé le passage, est-il le même qui rendra bien volontiers service à son voisin?

A chaque fois que je croise un conducteur qui fait n'importe quoi, je me pose systématiquement la question: agit-il dans la vie de tous les jours de la même manière que derrière son volant? Et dans quelle mesure son comportement sur la route déteint-il sur sa manière d'être en société (ou l'inverse)? Amusez-vous à l'exercice lorsque vous en repérerez un (les occasions ne manquent pas). Vous verrez, on peut trouver plein de parallèles rigolos... ou pas. Car si, au quotidien, le manque de civisme prête rarement à conséquence, sur la route il peut vite déboucher sur un drame. A méditer, les deux mains sur le volant.

Sommaire

Numéro 1965

Semaine du 1^{er} au 7 mai 2026

Actualité

6 L'essentiel

Des inventions qui "déménagent"!

Amende forfaitaire délictuelle: le bilan de la Cour des comptes

9 Le courrier

10 Les vérifs

12 Le sport. La F1: le point sur les récents changements

14 La photo

16 Les nouveautés

Le DS N°7 défie le Renault Rafale

L'Audi Q4 e-tron et sa variante Sportback "restylés"

Essais

23 Les mesures du labo

24 Dossier. Quelle voiture acheter en 2026?

32 Panoramique. Le Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD de 185 ch

36 Match. L'Audi Q3 1.5 e-Hybrid 272 ch face aux BMW X1 xDrive25e 245 ch et Mercedes GLA 250 e Hybrid EQ 218 ch

42 Rétro. Le Ford F-100 de troisième génération (1957)

Pratique

45 L'info utile

46 Dossier. Les championnes de la sobriété en occasion

50 Essai occasion. Une Peugeot 308 à moins de 18000 €

52 Radioscopie

Le Cupra Formentor (2020-...)

La Volkswagen Fox (2005-2011)

54 Loi et conso. Les meilleurs assureurs... et les autres: 20 compagnies et mutuelles comparées

58 SOS lecteurs

59 Le prix des voitures neuves

INFORMATION PROCHAIN NUMÉRO. Chers lecteurs qui achetez *Auto Plus* en kiosque, le numéro 1966 de la semaine prochaine sera disponible chez votre distributeur favori dès le jeudi 7 mai, pour cause de 8 mai férié.

Le trait d'humeur de Cirebox

Budget auto: il faudra peut-être faire des choix à l'heure des grandes vacances...



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.

Concours Lépine et autres inventions roulantes...

Ça déménage !



A l'occasion de la 125^e édition du concours Lépine, qui s'ouvre ce week-end à la Foire de Paris, *Auto Plus* passe en revue les dernières trouvailles des inventeurs d'ici et d'ailleurs. Entre gadgets utiles et innovations qui pourraient bien marquer leur temps, il y a du lourd...

► **Texte:** François Tarrain

Le covoiturail, un "savoir-fer" bien français



ADÈME/CHRISTOPHE LEPETIT

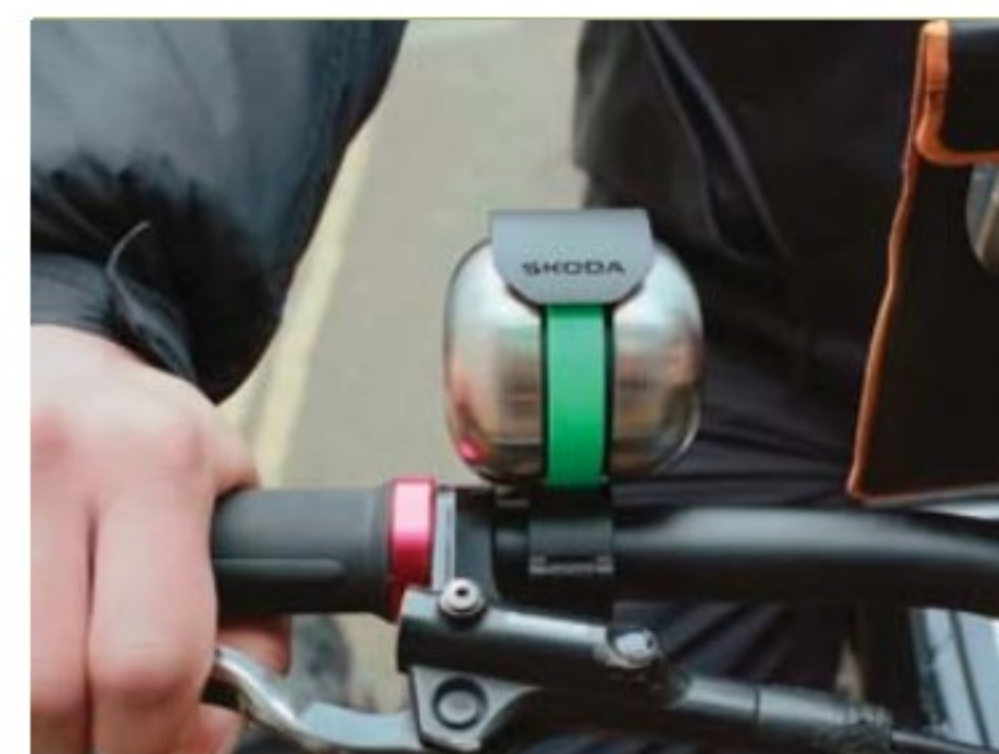
► Cet étonnant utilitaire, on en a déjà parlé dans *Auto Plus* en 2021, lorsque ce concept de "ferromobile" (un véhicule pouvant circuler à la fois sur route et sur rail) était porté par la société Akka Technologies. Rachetée depuis, elle a rejoint, avec d'autres partenaires, la société d'ingénierie, de construction et d'exploitation du ferromobile (Sicef) qui poursuit l'aventure... Prochaine étape: à la rentrée, trois Peugeot e-Traveller seront testés sur une portion désaffectée de 24 km entre Courpière et Vertolaye, dans le Puy-de-Dôme. Objectif final du projet: proposer un service de transport en commun "route-rail" sur des lignes de chemin de fer qui n'ont pas vu passer un train depuis belle lurette...

Rouler ou rouler, il faut choisir...

► Non, il ne s'agit pas d'une étrange invention fumeuse! Ce papier à cigarette au faux air de permis de conduire, c'est l'idée percutante qu'a eue l'agence de communication Worth Your While pour le compte de la sécurité routière danoise. Le message à faire passer aux jeunes? Consommer du cannabis au volant revient à consumer son permis! Et pour cause, au Danemark, se faire pincer sous l'emprise de stupéfiants, c'est la garantie de finir à pied pendant... trois ans!



WORTH YOUR WHILE



SKODA

Le roi du dring

► Comment faire pour que les cyclistes se fassent entendre des autres usagers, lorsque ceux-ci utilisent des casques à réduction de bruit? En développant une sonnette de vélo mécanique qui émet un son sur une fréquence (autour de 750 hertz) que les écouteurs ont du mal à filtrer! Développée par l'université de Salford (Royaume-Uni) pour le compte de Skoda, la DuoBell, n'est, à ce stade, pas commercialisée. Dommage!



BLOCKEY

Pile la bonne idée!

► Voilà la solution pour lutter contre les "attaques relais", qui consistent à voler une voiture en captant le signal émis en permanence par le bip: Blockey! Le principe? Il s'agit d'un "patch" à poser autour de la pile, qui coupe l'alimentation de la télécommande lorsqu'elle est immobile! Simple et facile à installer, Blockey ne coûte que 29,90 € via une campagne de financement participatif*.

Je suis un hayon libre!

► L'accès au coffre condamné par le porte-vélos, c'est fini grâce à cet astucieux bras pivotant. Affichés à partir de 900 €, les systèmes comme le Skep 117 ou le SpaceMaker (destiné, lui, aux véhicules de loisirs) se fixent d'un côté sur l'attelage d'origine et accueillent, de l'autre, le porte-vélos (vendu séparément). Charge utile: 65 et 80 kg, soit de quoi arrimer deux cycles.





TRIPWAY/ERIC BEAU

Un fauteuil pour deux

➤ Déjà auréolé d'une victoire en 2017 au concours Lépine avec sa caravane extensible, Eric Beau y participe cette année avec une autre invention : le Tripway, une roue électrique qui se connecte en quelques minutes à un fauteuil roulant, et qui permet à l'accompagnant de le "piloter" sur tout type de terrain, sans avoir à le pousser. Plus d'infos sur Tinyurl.com/tripway-facebook



NOAH GRARADJ

"Pharmidable", ce patch

➤ Autre prétendant au concours Lépine, Noah Graradj a décidé, lui, de s'attaquer au problème des feux borgnes avec Pharepatch, une lumière de secours qui permet de pallier provisoirement un éclairage défaillant. Décliné en deux couleurs (blanc pour l'avant, rouge pour l'arrière), le système se scratche sur l'optique et est alimenté par une batterie externe qui se loge sous le capot ou dans le coffre. Malin et d'utilité publique!



SKEP117



OLYTHE

Sus au gaz hilarant!

➤ Le "protomètre" OCIN20 d'Olythe a déjà fait parler de lui... N'empêche, le premier détecteur de protoxyde d'azote dans l'air expiré compte défendre sa place au concours Lépine! Et, qui sait, souffler le premier prix?



SURETECH

"Herse-camotable"

➤ Pour lutter contre les refus d'obtempérer, il y a une solution radicale : la herse. Sauf que son utilisation peut être hasardeuse et dangereuse pour l'agent. D'où l'intérêt des herse téléopérées comme la ProSpike 1630 (photo) ou la Shark Spike : d'une pression sur un bouton, les pointes se déploient ou se replient en moins de 2 secondes. Redoutable!



CABLOO/STEVE TRECUL

L'enrouleur de câble malin

➤ Pour en finir avec les câbles de recharge qui ramassent la poussière au sol, il n'existait pas encore de solution simple. En voilà une, inédite, candidate au concours Lépine : Cabloo, un dispositif universel qui se bloque dans un ouvrant et permet de suspendre le câble en hauteur (en évitant l'effet bobine). Il suffisait d'y penser! Plus d'infos sur Cabloo.fr



FAR-A-DAY

300 km de plus dans la remorque

➤ Gagner 300 km d'autonomie en deux minutes, c'est la promesse de cette "remorque batterie". L'idée, née il y a dix ans, refait surface aujourd'hui via la start-up Far-a-day. L'ambition? Ouvrir dès 2027 les premières stations de location de remorque... sachant que pour être en mesure d'en utiliser une (qui se connectera toute seule à l'auto), il faudra installer un attelage spécifique facturé environ 1000 €. A voir maintenant si le principe est viable et quel en sera le coût à l'usage. Infos sur Far-a-day.com



L'AFD, kesako ?

Parmi les 92 motifs d'AFD prévus, 14 sont activés (dont 7 routiers), 16 expérimentés (aucun routier) et 62 à l'étude, dont le grand excès de vitesse, le rodéo urbain, la conduite sous protoxyde d'azote...

- 499 900 AFD en 2024 (soit 10% des délits traités), contre 57 300 en 2019 (1%).
- 194 518 AFD pour conduite sans assurance en 2024, soit 73% des délits sanctionnés pour ce motif.
- 38 222 AFD pour conduite sans (le bon) permis, soit 40% des délits.
- De 2019 à 2023, 63% des AFMD (AFD majorées) ont fait l'objet d'une saisie bancaire, et 61% d'une saisie employeur.

Amende forfaitaire délictuelle (AFD)

Une sanction sanctionnée

A l'heure où il est question d'inclure le grand excès de vitesse et la conduite sous protoxyde d'azote parmi les délits pouvant faire l'objet d'une AFD, la Cour des comptes dresse un bilan sans concessions de cette procédure simplifiée.

➤ **Texte:** Pascal Charles – **Photo:** Baziz Chibane/La Voix Du Nord/MAXPPP

La justice étant débordée par les délits routiers, une procédure express a été instaurée fin 2018: l'amende forfaitaire délictuelle (AFD). Réservée à l'origine aux délits de conduite sans assurance ou sans permis, cette solution se voulait "gagnant-gagnant" pour les forces de l'ordre, la justice et les automobilistes, ces derniers devant bénéficier d'une sanction théoriquement bien inférieure à celle prononcée par un tribunal. Les AFD ont ensuite été étendues à d'autres délits non routiers, notamment à partir de 2022, lorsque le président Emmanuel Macron a demandé d'y inclure toutes les infractions exposant à une peine maximale d'un an de prison. Alors, avec un demi-million d'AFD dressées en 2024, peut-on parler de succès ? Pas du tout, estime la Cour des comptes. Laissons ici de côté les questions de fond pour nous concentrer sur les problèmes de forme. Dans son rapport, l'institution pointe qu'il n'y a "aucune cohérence ni proportionnalité entre le montant prévu pour les AFD et les peines moyennes pro-

noncées par les juridictions." Conséquence pour les automobilistes: la sanction forfaitaire s'avère parfois plus lourde que celle prononcée par un juge ! Circuler sans assurance vaut ainsi une AFD de 500 € + 250 €, alors que l'amende au tribunal atteint en moyenne 383 €, loin du plafond légal de 3 750 € ! De même, la conduite sans permis est sanctionnée par une AFD de 800 €, quand le juge se contente en moyenne de 394 € (pour un maximum théorique de 15 000 € et un an d'emprisonnement). Or, rappelle la Cour, "reposant sur la reconnaissance des faits, les AFD devraient être moins sévères et donc d'un montant plus faible".

De nombreuses irrégularités

Autre aberration relevée: de nombreuses AFD sont "établies alors que le contrevenant est en situation de récidive", ce que la loi interdit. Les parquets locaux constatent par ailleurs un taux d'irrégularités de verbalisation multiplié par plus de 14 en trois ans, notamment en raison du manque de mises à jour du fichier des assurés (FVA). En 2024,

12% des 25 561 dossiers clôturés ont ainsi fait l'objet d'un classement sans suite pour ce motif, ce qui aurait pu être évité moyennant une simple vérification. Ces contestations (dont la procédure reste trop complexe) alourdissent la charge des juridictions au lieu de la simplifier. L'antenne du parquet de Rennes ne parvient plus à les absorber (+ 214% en trois ans), ce qui fait exploser le volume des recours à traiter (15 398 en attente fin 2024) et allonge les délais (huit mois). Autre constat ahurissant: le montant des AFD encaissées reste... inconnu, les administrations impliquées utilisant des indicateurs différents. Et le taux de paiement des amendes liées aux délits routiers n'atteint pas 20% ! Quant à celui des AFD majorées, il est à peine meilleur (25,7%, soit moins que les PV classiques). Enfin, le nombre d'AFD dressées est devenu un critère d'évaluation des agents, ce qui peut encourager les dérives. En conclusion, la Cour des comptes ne remet pas en cause le principe de l'AFD, mais appelle à une réforme structurelle pour en corriger les nombreuses faiblesses. ■

Plaque

La série du moment



En bref

Le leasing social se précise... pour juillet

Enfin décalé d'un mois, le leasing social "3" prévoit de subventionner 50 000 voitures électriques, avec un objectif de loyers compris entre 100 et 200 €/mois. Seront ciblés les ménages "qui gagnent moins de 2 200 € par mois en moyenne". Nouveauté de cette édition, le niveau d'aide sera fonction de critères de "préférence européenne": les modèles écoscorés (donc éligibles au bonus) auront droit à une subvention de 6 500 €; si, de surcroît, leur moteur ou leur batterie est fabriqué en Europe, le montant passera à 7 000 € ou 9 000 € (et si les deux éléments sont concernés, à 9 500 €). En revanche, toujours pas de confirmation de l'extension du dispositif aux véhicules d'occasion.

Une aide carburant "sélective"



Pas de coup de pouce généralisé, mais une nouvelle aide qui cible 2,9 millions de Français dépendants de leur auto. Elle est destinée aux travailleurs aux revenus modestes (moins de 17 000 € par an pour une personne seule, moins de 50 000 € pour un couple avec deux enfants), qui résident à plus de 15 km de leur lieu de travail ou parcourent plus de 8 000 km par an dans le cadre professionnel. Economie escomptée: de l'ordre de 0,20 € par litre de carburant, selon le gouvernement. Une cote mal taillée, sachant que l'aide ne sera pas modulée en fonction du parcours de chacun, mais forfaitaire: 50 € par mois et par personne, versés pour trois mois (d'avril à juin pour l'instant). Et qu'elle n'est pas distribuée de manière automatique: il faudra la réclamer, d'ici à fin mai, sur le site des impôts.

Objets roulants non identifiés

Des chinoises bien loin de chez elles

REPORTER AUTO PLUS



J'ai croisé à Paris ce Volkswagen ID. Unyx, qui n'est pourtant, me semblait-il, vendu qu'en Chine.

Emmanuel Zidi, par e-mail

Quelle est la marque de ce SUV, vu à Montpellier (34) sur le parking d'un centre commercial ? Ce logo, qui ressemble à un "3", ne me dit rien...

Dominique, par e-mail

François Tarrain. Au petit jeu des véhicules mystère, celui de gauche

paraît le plus familier. Le petit SUV 100% électrique VW ID. Unyx est en effet un Cupra Tavascan rebadgé, destiné au marché chinois, mais aussi un best-seller en... Ukraine, où il a fini l'année 2025 sur la troisième marche du podium des ventes, selon le site [Bestsellingcarsblog.com](https://bestsellingcarsblog.com). D'ailleurs, l'exemplaire que vous avez croisé porte une plaque d'immatriculation "UA" ukrainienne. A droite, il s'agit en revanche d'un véhicule plus exotique : malgré quelques détails qui ne correspondent pas au modèle connu (le logo, une arête du bouclier...), il s'agit bien d'un GS3 du groupe chinois GAC. Commercialisé aux Philippines et en Russie, ce SUV commence à apparaître en Espagne, dont celui-ci, affublé sur le hayon d'une énigmatique mention "Prototype". Début d'explication : le constructeur a récemment annoncé son arrivée en Europe et la création d'ici peu d'une filiale en France. Rendez-vous au Mondial de l'auto pour les présentations ?

Bonus or not bonus ?

Comment se fait-il que, dans votre prix des voitures neuves, certains modèles soient éligibles à un "coup de pouce" de 3 600 € (ou plus) alors que le tarif que vous indiquez dépasse le plafond de 47 000 € au-delà duquel ils n'ont, en théorie, plus droit au "gros bonus" ?

Jérémy H., Marmande (47)

Stéphane Dupré. Comme précisé dans l'intro de la rubrique (p. 59), le montant mentionné correspond au tarif catalogue de la finition la moins chère. Il faut ensuite déduire de cette somme la remise que nous indiquons... ce qui permet, dans certains cas, de tomber sous le seuil d'attribution du bonus de 47 000 € (correspondant au prix réellement facturé, hors options). Exemple avec un Skoda Enyaq Coupé : affiché à 49 700 €, il passe à 44 233€ une fois le rabais de 11 % appliqué, ce qui le rend éligible au coup de pouce.

“

Pour compenser la hausse du prix des carburants, il y a une méthode infallible (il fallait juste y penser à temps) : acheter des actions TotalEnergies ! De 53 € en début d'année, elle est passée à 69 € début mars, puis à 75 € mi-avril : 42 % de plus-value potentielle, ça doit payer quelques pleins, non ?

Mathilde R., Fécamp (76)

”

C-ki-ki passe ?

A propos des règles de circulation dans les giratoires (n° 1960) : lorsque les panneaux "cédez-le-passage" sont remplacés, en entrée, par des feux tricolores – comme à Clichy (92), rue du général Roguet (photo) –, quelle(s) priorité(s) s'applique(nt), selon vous ?

Daniel Ramarokoto, par e-mail

Pascale Gétin. Les mêmes que dans un rond-point, c'est-à-dire la règle de la priorité à droite : lorsque les feux passent au vert (souvent simultanément pour les deux entrées opposées), les véhicules entrants ont la priorité, puis, une fois sur l'anneau, doivent la céder à ceux venant de leur droite.



STREETVIEW

Le droit et la droite

Lorsqu'un bouchon se forme sur autoroute, les voies de gauche et du milieu sont souvent plus chargées que celle de droite. Dès lors, lorsqu'on circule sur celle-ci, on se retrouve, de fait, à doubler les autres... par la droite. Est-ce considéré comme un dépassement illégal ?

Sylvie T., Valence (26)

Pascale Gétin. Quand le trafic est fluide, il est strictement interdit de doubler par la droite. En revanche, selon l'article R.414-15 du code de la route, si "la circulation s'est, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur toutes les voies, le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement". Rien de condamnable, donc, à "remonter" l'autoroute par la droite lorsque ça coince... Quoi que puissent en penser ceux de la file d'à côté !

Vos images

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



Aucun souci pour garer ce Daihatsu Hijet camping-car (de poche) sur une place standard. En revanche, il ne faut pas être claustro... Vu au Japon, à Nikko.

Par Yves B.



Celui-là est plus imposant et annonce sa nature sur sa plaque : ça n'est peut-être pas une maison, mais on vit quand même à l'intérieur. Vu à Saint-Sernin-du-Bois (71).

Par Bernard P.



Si c'est pas choupinou, ça, les anneaux du logo Audi façon cœurs entrelacés... Croisé à Beauzelle (31).

Par Yves Léauté

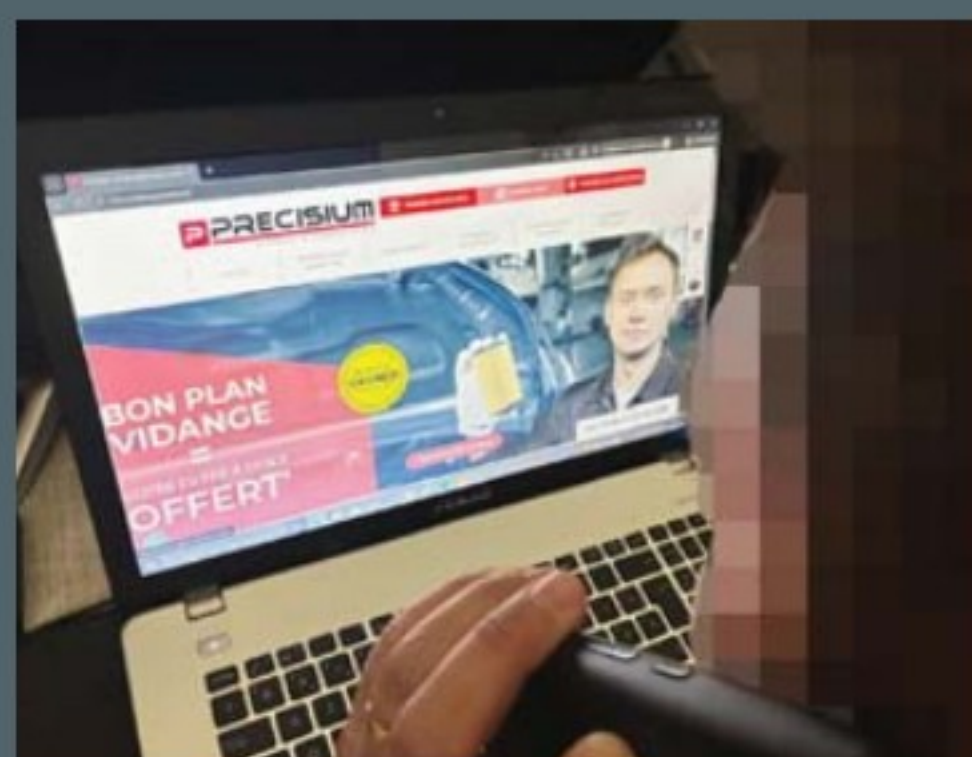
PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



CAMÉRA CACHÉE | Filtre à huile offert chez Precisium et Top Garage : on teste le plus offrant ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

Les deux enseignes – qui appartiennent au groupe Alliance Automotive – proposent actuellement la même promo : jusqu'au 30 mai, pour toute vidange, le filtre à huile est offert. Voyons chez qui nous obtiendrons la meilleure offre, et allons ensuite la mettre à l'épreuve sur le terrain...



Pour une vidange avec filtre et huile 5W40, nous obtenons quatre estimations. Deux chez Top Garage, en moyenne à 240 €. Et deux chez Precisium, autour de 160 €. Personne, nulle part, n'étant au courant du filtre offert, il a fallu insister pour réduire les estimations d'environ 15 €. Nous retenons donc l'un des deux Precisium, qui nous fixe un rendez-vous sous 72 heures...



Le jour J, le garage est blindé, mais l'accueil est rapide et rodé : l'employé relève le kilométrage, fait le tour de la Clio, pointe l'usure des pneus avant et les blocs optiques ternis, qui "ne passeront pas l'an prochain au contrôle technique. Bon, les mécanos vont s'occuper de la vidange et feront un tour du véhicule pour voir s'il y a des choses à noter ou à prévoir."



Après avoir remplacé le filtre, retour au sol... Là, le plein d'huile est effectué et les niveaux sont ajustés (lave-glace, liquide de refroidissement, etc.). En revanche, pas de contrôle du liquide de frein (pourtant à prévoir), ni de la batterie. Après un autre temps mort, le voyant entretien est remis à zéro... Puis notre homme passe à autre chose.



Euh, une petite vérification de la pression des pneus, ça serait possible ? "Ah bon, vous ne le faites vous-même ? Pas de problème, je m'en occupe." Cela étant fait, nous n'aurons pas droit à plus de fioritures... Tant pis, donc, pour l'ampoule de phare claquée, les essuie-glaces à l'agonie et le signalement des plaquettes de frein avant à un bon 70 % d'usure.



**Le strict minimum...
sauf sur la facture**

Carburant

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 23 avril 2026.

Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE	Prix moyen ⁽¹⁾ 2,167 €	SP95-E10	Prix moyen ⁽¹⁾ 1,971 €
1 E.Leclerc	2,102 €	1 Hyper U	1,937 €
2 Hyper U	2,116 €	2 E.Leclerc	1,939 €
3 Total Access	2,118 €	3 Carrefour	1,947 €
4 Carrefour (hypers)	2,129 €	4 Auchan	1,948 €
5 Super U	2,148 €	5 Intermarché	1,949 €
6 Intermarché	2,150 €		
7 Auchan (hypers)	2,151 €		
8 Intermarché Contact	2,167 €		
9 Auchan Supermarché	2,168 €		
10 Carrefour Market	2,173 €		

■ SP95 : 2,005 € ⁽¹⁾ ■ SP98 : 2,051 € ⁽¹⁾ ■ GPL : 1,076 € ⁽¹⁾ ■ Baril de Brent : 89,09 €

1. Estimations Auto Plus, hors autoroute.



Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com

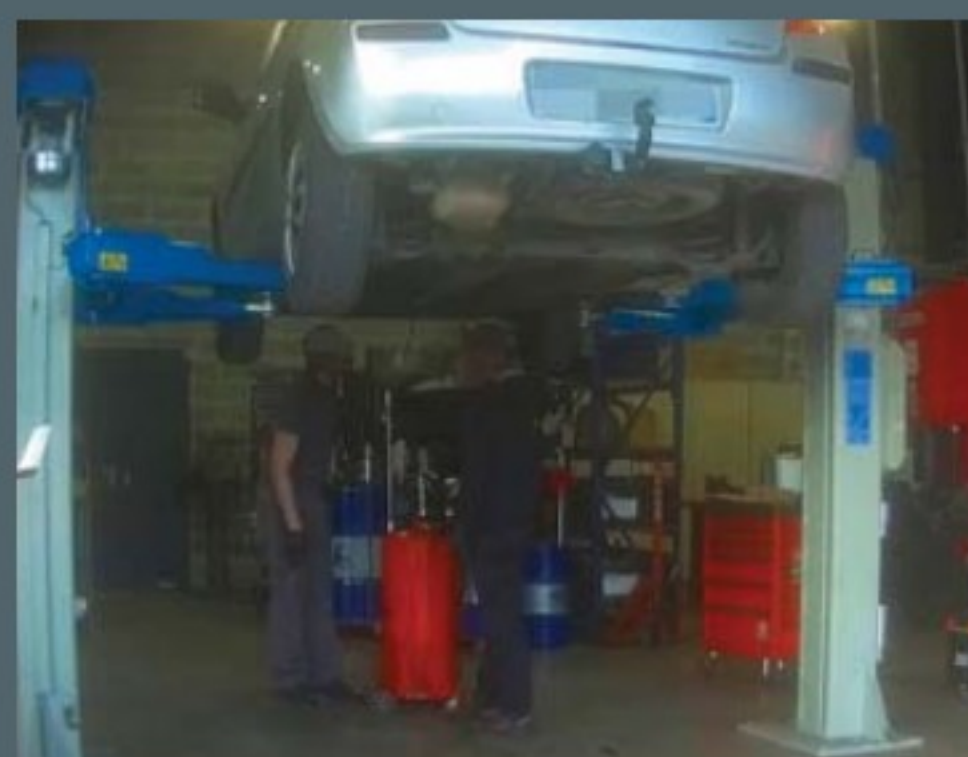
Le chiffre

30 000

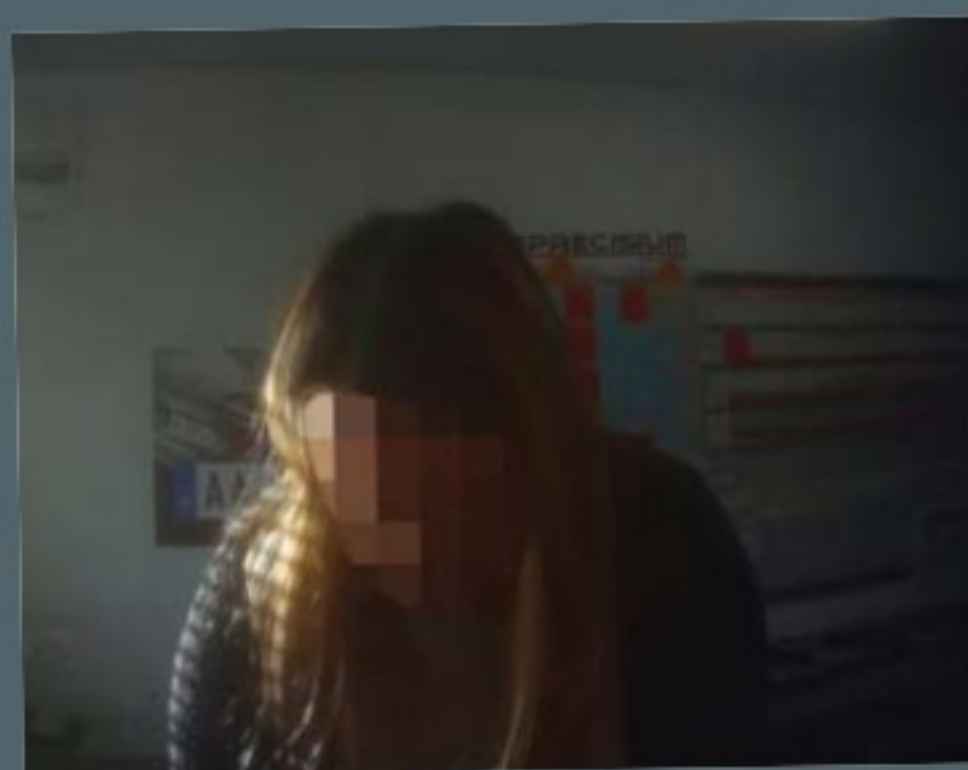
C'est le nombre de bornes que le gouvernement entend déployer, d'ici à 2035, le long des nationales et autoroutes françaises. Soit 22 000 points de recharge rapide d'au moins 150 kW pour voitures (cinq fois plus qu'aujourd'hui !) et 8 000 destinés aux poids lourds (pouvant atteindre 800 kW), le tout réparti sur 900 aires de service ou de repos.



ANNE SECHET



Vingt minutes plus tard, direction l'atelier. Au début, rien ne se passe, le mécano étant occupé ailleurs... Puis il attaque enfin la vidange par gravité. L'occasion de jeter un œil aux soubassements et aux pneus... et de former son apprenti, qui ne le lâche pas d'une semelle. Peut-être aurait-il été pertinent de lui montrer aussi comment on contrôle des freins...



Retour à l'accueil : "Pour déduire le filtre, je n'ai pas compté un forfait à 169 €, mais j'ai facturé chaque poste, moins le filtre." Bilan : 159 €. Ça pique : ailleurs, ce genre de prestation coûte de 90 à 120 €. Le mot de la fin : "J'envoie le devis par e-mail, sachant qu'il n'y a pas d'urgence." C'est sûr, à 120 € la réfection des phares, on ne va pas se précipiter...

On est venus pour une vidange, c'est ce qu'on a eu. Cela étant, malgré la promo, la prestation n'a été ni bon marché ni mémorable (sinon pour des contrôles zappés). Quant à savoir comment ça aurait pu se passer chez Top Garage, la seule certitude, c'est qu'on aurait payé encore plus.

La question inattendue

Quel est le modèle favori des loueurs de courte durée ?



Sur les 184 223 voitures neuves achetées l'an dernier par les loueurs (+ 14,5% par rapport à 2024), 18 886 étaient des Renault Clio, soit une sur dix ! Une suprématie qui laisse les dauphines loin derrière : on comptait ensuite 8 152 Peugeot 2008, 7 867 Peugeot 208, 6 589 Renault Captur, 5 742 Citroën C3 et 5 554 VW Polo. Quid des énergies ? L'essence représente 54% des immats, l'hybride simple 21,5%, l'électrique 8,5% (contre 2% un an plus tôt), le diesel 7%... et plus le moindre modèle à hydrogène.

AAA DATA
Trusted data, useful innovation

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

Flash info

Et maintenant, les faux radars "épouvantails" ?

Au début, on a cru à un énième bricolage, certes un peu plus sophistiqué qu'à l'accoutumée, mais toujours à mettre au crédit d'un riverain excédé par les excès de vitesse commis devant chez lui. Puis, certains commentaires sur les réseaux sociaux ont laissé entendre que l'initiative pourrait, cette fois, être plus "officielle". Bingo ! La confirmation est venue de nos confrères de *La Montagne* : la municipalité de Malemort, en Corrèze, a bien fabriqué et installé deux faux radars autonomes. L'un a été vu sur la RD44 entre Sainte-Féréole et Malemort, l'autre sur la RD921 au niveau de l'Ehpad du Pays de Brive, deux axes limités à 70 km/h. Et pour pousser l'illusion jusqu'au bout, les services municipaux sont allés jusqu'à poser un panneau radar – un vrai, lui – en amont des cabines épouvantails. Le tout, selon *La Montagne*, après avoir prévenu la préfecture et la gendarmerie. Qui, manifestement, n'ont rien trouvé à redire. L'objectif de Laurent Darthou, le maire de Malemort : "Faire ralentir les gens sans que cela leur coûte cher." D'ici à ce que d'autres communes lui emboîtent le pas...

François Tarrain



PIERRE VIGNAUD/LA MONTAGNE/MAXPPP

Contrôles : vous les avez débusqués

Voiture radar privatisée Alpes-Maritimes (06)

Cette Peugeot 308 (DY-126-ZG) a été repérée dans la traversée de Cagnes-sur-Mer. Pour l'anecdote, cette même voiture a été utilisée lors de l'expérimentation des premières voitures radars privatisées en Normandie en... 2017 !

Stéphane



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Saône-et-Loire (71)

Contrôle radar depuis le coffre de cette Ford Focus (GG-225-EJ) tranquillement garée sur le trottoir (stationnement très gênant, PV à 135 € !) dans la rue de Chanzy, au Creusot. Elle se trouvait juste en face du garage Citroën. Limitation à 50 km/h. 46°47'48.1"N 4°26'29.9"E

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



Calvados (14)

RN158, PR 33+500, Castine-en-Plaine (Caen vers Falaise), 70 km/h. Le radar de chantier est installé dans la zone de travaux, au niveau de la sortie Thury-Harcourt. 49°06'17.4"N 0°18'56.2"W



Gard (30)

RD6110, PR 39+950, Saint-Christol-lez-Alès (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar autonome se trouve en face du garage Point S. 44°05'55.2"N 4°04'50.6"E



Pyrénées-Atlantiques (64)

RN134, PR 100+800, Cette-Eygun (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar urbain contrôle votre vitesse dans la traversée de Cette-Eygun, devant la mairie. 42°56'11.7"N 0°35'24.4"W



Var (83)

RD1555, PR 11+400, Le Muy (Sainte-Maxime vers Trans-en-Provence), 90 km/h. Radar autonome installé sur la 2x2 voies, avant le rond-point du SDIS 83. 43°28'22.3"N 6°32'20.0"E

Les modifications du règlement interviendront dès ce week-end, mais elles seront sans doute plus visibles à Barcelone, mi-juin. Le format "Sprint" des Grands Prix de Miami et du Canada – avec peu d'essais –, tout comme le tracé atypique de Monaco, ne s'y prêtent guère.

FLORENT GOODEN/DPPI



Le point sur les récents changements et le championnat

La F1 se relance à Miami



Jamais une nouvelle réglementation n'aura provoqué un tel émoi. Après l'annulation – sans report – des Grands Prix de Bahreïn et d'Arabie saoudite sur fond de tensions au Moyen-Orient, les instances de la F1 ont multiplié les réunions pour revoir leur copie. A la veille du Grand Prix de Miami, quelles sont les options retenues ?

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

Au cours des trois premiers Grands Prix de la saison, les écuries et les pilotes ont pu mesurer, en conditions réelles, les effets de la nouvelle réglementation. Si la puissance totale des F1 est toujours proche des 1000 ch, sa répartition a profondément évolué. La moitié est désormais délivrée par le moteur électrique, l'autre moitié par un moteur thermique. Un bouleversement loin de faire l'unanimité dans le paddock. En cause : une gestion de l'énergie jugée envahissante. Les pilotes les plus contestataires ne mâchent pas leurs mots, évoquant un pilotage contre-intuitif, des dépassements trop artificiels, ou encore un "championnat du monde des batteries". Ces réactions s'expliquent principalement par l'obligation qui leur est faite

de récupérer en permanence de l'énergie dans les lignes droites et dans les courbes rapides, via le super clipping⁽¹⁾ et les rétrogradages, pour alimenter le MGU-K⁽²⁾ (qui recharge la batterie). Si le spectacle reste au rendez-vous en course – avec cependant des situations cocasses où des pilotes se doublent et se redoublent en fonction du niveau de charge de leur batterie –, il en va autrement en séance de qualifications. Cet exercice devrait en effet être un sommet d'intensité, avec des pilotes qui se donnent à fond. Or, la gestion électronique de la puissance ne le permet pas. Au-delà de l'aspect sportif, la sécurité – priorité affichée ô combien respectable de la FIA⁽³⁾ – suscite des inquiétudes, après l'accident d'Oliver Bearman au Grand Prix du Japon. Le pilote

britannique s'est soudainement retrouvé à haute vitesse derrière la voiture de Franco Colapinto alors en pleine phase de recharge, avec un différentiel supérieur à 70 km/h. Il a dû éviter le contact et s'est retrouvé dans les barrières de protection.

La FIA fait baisser la tension...

Face aux diverses critiques, une ultime réunion s'est tenue le 20 avril. En concertation, la FIA, le promoteur des courses et l'ensemble des équipes ont validé à l'unanimité une série d'ajustements techniques. Ainsi, lors des essais, la recharge maximale autorisée passe de 8 à 7 mégajoules par tour, afin de limiter la récupération d'énergie. L'objectif est de réduire la durée maximale du super clipping à environ 2 à 4 secondes par tour.

Pour y parvenir, sa puissance passe de 250 à 350 kW, ce qui permet de récupérer davantage d'énergie en moins de temps. Une mesure qui s'appliquera également en course.

Outre la gestion de la recharge, le déploiement du courant pourra, lui, être adapté en fonction des caractéristiques des circuits. Pour éviter des écarts de performance trop brutaux, le boost d'énergie sera plafonné à 150 kW. Et le déploiement du MGU-K n'excédera pas 250 kW en dehors des lignes droites (où il restera à 350 kW). Ici, l'objectif est de préserver les possibilités de dépassement tout en limitant les écarts de vitesse trop importants, dans un souci de sécurité.

Enfin, pour la phase de départ en course, un nouveau système de "détection de démarrage à faible puissance" sera testé à Miami. En cas d'accélération insuffisante lors du relâchement de l'embrayage, le MGU-K s'activera automatiquement pour garantir une poussée minimale. Des feux clignotants (arrière et latéraux) sur les monoplaces concernées avertiront les pilotes qui suivent. ■

Premier bilan : des écarts déjà significatifs

Mercedes (135 points). Après des essais hivernaux prometteurs, l'écurie allemande a confirmé son statut de favorite. Ses pilotes ont remporté les trois premières courses après avoir décroché la pole position : George Russell à Melbourne, puis Kimi Antonelli en Chine et au Japon. Forte de ces résultats, Mercedes domine logiquement le



championnat du monde, avec 45 points d'avance sur Ferrari. Un succès que l'écurie doit à une exploitation particulièrement efficace du nouveau règlement technique.

Ferrari (90 points). Avec un Charles Leclerc, toujours aussi combatif et un Lewis Hamilton retrouvé, la Scuderia réussit un début de saison très encourageant. Les deux pilotes sont souvent aux avant-postes en qualifications et ont prouvé qu'il fallait aussi compter avec eux en course. Auteurs d'excellents départs (où ils profitent de la compacité de leur turbo), ils sont montés trois fois sur le podium. Ces performances permettent à l'écurie italienne d'occuper la deuxième place du championnat constructeurs, avec près du double de points de McLaren.

McLaren (46 points). Un début de saison loin des attentes pour les champions en titre, bien qu'ils disposent du moteur Mercedes, référence du plateau. Titré l'an dernier, Lando Norris n'a pas fait mieux qu'une cinquième place, tandis que son équipier, Oscar Piastri, a vécu un début de saison catastrophique (sortie de piste éliminatoire avant le départ en Australie et forfait collectif en Chine pour raisons techniques). L'Australien s'est toutefois relancé au Japon, en montant sur la deuxième marche du podium. Troisième au championnat constructeurs, McLaren accuse déjà 89 points de retard sur l'équipe Mercedes, un écart préoccupant.

Haas (18 points). Surprise : après trois Grands Prix, l'écurie américaine occupe la quatrième place, avec des points inscrits

à chaque course. Véritable révélation, Oliver Bearman s'est hissé aux 7^e et 5^e places lors des deux premières courses. Esteban Ocon l'a relayé sur la troisième, où il a ouvert son compteur de points.

Alpine (16 points). L'adoption du moteur Mercedes pour la saison 2026 semble porter ses fruits. L'écurie française réalise un début de saison convaincant. Avec 16 points après trois Grands Prix, l'équipe d'Enstone s'affirme comme la cinquième force du plateau. Solide, le Français Pierre Gasly est entré dans le top 10 à chaque course. Reste désormais à son équipier, Franco Colapinto, à hausser son niveau de performance, afin de permettre à l'équipe de se maintenir à ce rang et d'envisager une suite de saison encore plus ambitieuse.

Red Bull (16 points). Minée par de nombreux problèmes techniques, la monoplace est jugée instable et difficile à piloter. Même Max Verstappen, quadruple champion du monde, doit se contenter d'une sixième place comme meilleur résultat. Malgré une belle qualification en Australie (3^e), Isack Hadjar n'a, lui, pas fait mieux que huitième en Chine. Une situation inédite pour Red Bull, habituée aux premiers rôles, pour le moment sixième derrière Haas et à égalité avec Alpine.

Racing Bulls (14 points). Malgré un duo de pilotes peu expérimentés, Liam Lawson et Arvid Lindblad (seul rookie cette année), le début de saison est loin d'être ridicule. Les deux monoplaces ont terminé tous les Grands Prix disputés, et l'écurie occupe une honorable septième place, à une faible encablure (2 points) de l'équipe "mère" Red Bull.

Audi (2 points). Nouvelle venue sur la grille, la marque aux anneaux (qui a repris l'écurie

Sauber) s'impose déjà comme l'une des belles surprises de ce début de championnat. Malgré quelques soucis techniques, elle a su se montrer performante en inscrivant deux points dès la manche inaugurale en Australie. Un bilan qui lui permet d'occuper la huitième place.

Williams (2 points). Après une fin de saison 2025 prometteuse (deux podiums), l'écurie britannique était attendue bien plus haut. Le bilan est très maigre, se limitant à deux points inscrits par Carlos Sainz, neuvième en Chine. Si la monoplace connaît un problème d'équilibre général, elle traîne également un handicap de poids : environ 25 kg de plus que le minimum réglementaire (768 kg). Or, on estime qu'un excès de 10 kg coûte environ 0,3 seconde par tour (selon le type de circuit).

Cadillac (0 point). Entièrement nouvelle, l'équipe poursuit son développement avec ses pilotes d'expérience, Sergio Pérez et Valtteri Bottas. Au Grand Prix du Japon, les deux monoplaces ont une nouvelle fois vu l'arrivée, mais l'écurie américaine doit encore optimiser l'exploitation du moteur Ferrari pour prétendre à de meilleurs résultats. Autre axe de progression : alléger la monoplace de quelques kilos.

Aston Martin (0 point). Malgré des investissements massifs et l'arrivée de l'ingénieur Adrian Newey (ex-Red Bull), l'écurie connaît un début de saison catastrophique. Toujours bloquée à zéro point au championnat, elle ne compte qu'une seule arrivée (Alonso, 18^e au Japon). En cause, de sérieux problèmes d'intégration du moteur Honda, générant de fortes vibrations, dommageables pour la voiture et potentiellement dangereuses pour les pilotes. Une situation critique qui a contraint l'équipe à plusieurs abandons.

Dans les profondeurs du classement l'an dernier, Haas et Alpine font un début de saison remarqué. De bon augure pour leurs pilotes français.



Le classement des pilotes

1 ^{er}	Kimi Antonelli	72 points
2 ^e	George Russell	63 points
3 ^e	Charles Leclerc	49 points
4 ^e	Lewis Hamilton	41 points
5 ^e	Lando Norris	25 points
6 ^e	Oscar Piastri	21 points
7 ^e	Oliver Bearman	17 points
8 ^e	Pierre Gasly	15 points
9 ^e	Max Verstappen	12 points
10 ^e	Liam Lawson	10 points



Le programme du Grand Prix de F1 de Miami

Vendredi 1 mai			Dimanche 3 mai		
18h15	Essais libres 1	CANAL+ SPORT	20h55	La grille	CANAL+
22h15	Qualifications sprint	CANAL+ SPORT	22h00	La course	CANAL+
Samedi 2 mai			23h45	Le podium	CANAL+
17h45	Sprint	CANAL+ SPORT	00h00	Formula One, le mag	CANAL+
21h40	Qualifications	CANAL+			

Youngtimers Days: c'est avec les vieux pot(e)s...

... qu'on passe les meilleurs week-ends. A ce titre, celui des 18 et 19 avril a été mémorable : vous avez été 9 000 à venir admirer (et entendre) 1 700 jeunes anciennes rassemblées sur l'autodrome de Linas-Montlhéry (Essonne) ! Un franc succès pour ces Youngtimers Days, organisés par l'Utac en partenariat avec *Auto Plus Youngtimers*. Entre la parade sur l'anneau, les (bruyantes) démonstrations (Citroën Xsara WRC de Sébastien Loeb, Peugeot 406 Silhouette, Twingo Jet de Pascal Dragotto...), les dédicaces de notre inoxydable Jean-Louis Moncet, les tutos mécaniques avec le Garac* sur notre stand, la sélection des coups de cœur d'*Auto Plus Youngtimers* (avec Mattel et GS27), le concert et les pique-niques improvisés, ce fut un sacrément chouette week-end. Hâte de vous retrouver l'an prochain, même lieu, même ambiance, même soleil. Entre-temps, rendez-vous à Montlhéry les 30 et 31 mai prochains pour le Jap'n'Car Festival, avec, en invité d'honneur, le "Drift King" en personne, Keiichi Tsuchiya !

➤ **Photos:** Arnaud Saunier



La Twingo Jet de Pascal Dragotto a mis le feu à la piste (et aux tribunes).



La rédaction d'Auto Plus Youngtimers a récompensé ses coups de cœur.



1 700 youngtimers rassemblées en deux jours à Montlhéry: un record !



Une fois sur l'anneau, chacun a pu lâcher les chevaux, nombreux ou pas.

En bref

Lancement: octobre 2026
L x l x h, en m: 4,66 x 1,90 x 1,63
Moteurs hybrides: 145 et 200 ch* (courant 2027)
Moteurs électriques: 230, 245 et 350 ch (4x4)
Tarif: à partir de 52 000 €*



Premier face-à-face entre les deux SUV premium français

Le nouveau DS N°7 d



DS Automobiles repart à l'offensive sur le segment des SUV premium avec le N°7, successeur du DS 7. Plus statutaire, il croisera la route de son compatriote, le Renault Rafale. L'occasion d'une première rencontre statique entre deux modèles aux approches très différentes.

► **Texte:** Julien Sarboraria – **Photos:** Arnaud Saunier

Décollage réussi pour le Rafale. Depuis son envol au début de l'été 2024, le SUV haut de gamme de Renault avoisine déjà les 40 000 ventes, au-delà des prévisions du constructeur. Si le ciel reste pour l'instant dégagé, un rival tricolore apparaît néanmoins sur son radar: le DS N°7. Attendu en concession à la rentrée, ce nouveau venu prendra la relève du DS 7, best-seller de la marque depuis plusieurs années. Jusqu'à présent, ces deux modèles n'évoluaient pas vraiment dans la même catégorie, mais la

donne a changé. En s'allongeant de 7 cm, le N°7 talonne désormais le Rafale. Long capot, lignes tendues, flancs creusés, grandes jantes: ces deux SUV montrent les muscles, chacun à sa manière. Le DS pousse le curseur de l'originalité avec ses (très) longs feux verticaux et sa calandre illuminée (sauf en entrée de gamme), tandis que le Renault mise sur un bleu satiné du plus bel effet, facturé 2 200 € sur cette luxueuse version Atelier Alpine. Plus sobre dans ses teintes, le N°7 peut toutefois recevoir un capot

bicolore en option (absent sur notre modèle). Point de noble V6 sous le capot de nos deux français, mais de "modestes" petits blocs 1.2 turbo à trois cylindres.

Choix techniques différents

Boostées par la suralimentation et l'hybridation, les puissances maximales restent toutefois généreuses sur le Rafale: 200 ch en full hybrid et 300 ch en hybride rechargeable. Cette dernière version ajoute un électromoteur sur le train arrière, offrant ainsi une transmission intégrale, et annonce jusqu'à 105 km d'auto-

nomie en mode électrique grâce à une batterie de 22 kWh (capacité brute). En face, avec son moteur hybride 48 V de 145 ch, le N°7 peine à inquiéter son rival. Et alors que l'ancien DS 7 faisait la part belle aux hybrides rechargeables (trois versions, de 225 à 360 ch), le nouveau venu y renonce, malgré une plateforme compatible (celle des derniers Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008). En effet, le "7" a été conçu à l'origine comme un véhicule 100% électrique, avec des choix techniques qui ont permis l'intégration ultérieure d'une motorisation hybride simple, mais rendent plus complexe celle d'un système rechargeable sans procéder à de lourdes modifications. De ce fait, outre le 1.2 Hybride 48 V, le DS mise sur l'électrique (inexistant sur le Rafale), >>>

En bref

Lancement : juin 2024

L x l x h, en m : 4,71 x 1,86 x 1,61

Moteur hybride : 200 ch

Moteur hybride rechargeable :

300 ch (4x4)

Tarif : à partir de 46 500 €

éfie le Renault Rafale



DS positionne son nouveau N°7 sur le segment des SUV compacts (BMW X1/iX1, Mercedes GLA...), mais il flirte avec les modèles de la catégorie supérieure. A commencer par son rival du jour: le Renault Rafale. Avec ses 4,71 m de long, celui-ci ne lui concède que 5 cm. Le N°7 est même plus large (1,90 m, soit 4 cm de plus) et légèrement plus haut (1,63 m, soit + 2 cm). Son empattement (distance entre

les essieux) est aussi plus généreux: 2,79 m contre 2,74 m. Si le Rafale joue la carte du SUV coupé, le N°7 affiche une silhouette plus classique, mais tout aussi dynamique: ligne de toit assez fuyante, épaulement arrière marqué, poignées dissimulées dans les montants, grandes jantes de 21" (comme son rival). Sous le capot, les deux modèles divergent. En plus de l'hybride 48 V, le N°7 est proposé en

100 % électrique. Pas le Rafale (ce sera le cas sur la prochaine génération, attendue d'ici à 2029). A l'inverse, ce dernier mise sur une motorisation hybride rechargeable, désormais absente du catalogue DS. Notons enfin que ces deux français sont produits hors de nos frontières: le N°7 est assemblé à Melfi, en Italie (le DS 7 était fabriqué à Mulhouse), le Rafale à Palencia, en Espagne.

Le N°7 se distingue par un style original, quitte à verser dans l'excès, notamment avec ses longs feux arrière verticaux. Le Rafale apparaît plus classique, mais sa silhouette façon coupé séduit.



DS N°7



Un rétro central numérique est disponible selon les versions, pour compenser la piètre visibilité arrière (lunette réduite, appuie-tête imposants...).



Sur cette version électrique du N°7, la trappe à ouverture vers le haut facilite grandement l'accès à la prise de recharge.

L'ambiance respire le haut de gamme, d'autant que la qualité perçue est soignée. Si la dalle tactile au format horizontal (16"/40,6 cm) s'intègre bien au mobilier, son interface aurait mérité des graphismes plus modernes.

Malgré un empattement plus généreux, l'espace aux jambes semble légèrement inférieur à celui du Rafale. Comme sur celui-ci, ni dossiers inclinables, ni banquette coulissante. Le flux d'air est réglable, pas la température.



Le coffre est pratique, avec des formes bien carrées et un volume généreux. Et, contrairement à son rival, il dispose d'un plancher modulable sur plusieurs niveaux. Les dossiers se rabattent en trois parties, comme sur le Renault.

➤➤➤ avec trois variantes (de 230, 245 et 350 ch en 4x4) et une autonomie confortable, annoncée jusqu'à 740 km en cycle WLTP. Que les amateurs de thermique se rassurent: le groupe Stellantis travaille sur un nouveau bloc hybride. Toujours

basé sur le trois cylindres de la version de 145 ch, il développera, selon nos informations, entre 180 et 200 ch, grâce à une puissance de la partie électrique revue nettement à la hausse. Prévu pour le courant de l'année prochaine, ce moteur devrait être inauguré

chez DS par la grande berline N°8 avant d'arriver sur le N°7.

Ambiances intérieures opposées

A bord, à chacun son ambiance. Le N°7 privilégie un univers chic, avec des matériaux valorisants (inserts en vrai bois sur la planche

de bord, ou en Alcantara sur notre version) et quelques détails originaux (grand volant en forme de "X", intégration des haut-parleurs dans les contre-portes). Le Rafale, lui, joue davantage la carte de la sportivité, surtout dans cette finition Atelier Alpine



RENAULT RAFALE



Le toit panoramique est dépourvu de rideau occultant. L'opacité est directement intégrée au vitrage et se règle par un bouton ou à la voix.

Animé par Google, le système multimédia est un modèle du genre. L'interface est fluide, intuitive, et dispose de nombreuses applications, comme sur un smartphone.



Volant à méplat, sièges sport flanqués du logo Alpine, large écran vertical de 12"/30,5 cm : l'ambiance est à la fois plus sportive et plus technologique dans le Rafale. Les rangements ne manquent pas, comme dans le N°7.

La banquette est accueillante pour trois passagers, et l'habitabilité généreuse. Les occupants disposent de buses d'aération, mais ne peuvent régler ni le flux d'air ni la température.



Volume : jusqu'à 530 dm³

Légèrement inférieur à celui de son concurrent, le volume du coffre reste très correct. En revanche, l'absence de surface de chargement plane dossiers rabattus et de rangement sous le plancher est regrettable pour un SUV familial.

(sièges à maintien latéral renforcé, moquette bleue...). La qualité perçue du Renault apparaît un cran en dessous, mais son interface multimédia se montre nettement plus intuitive et moderne. Côté équipements, chacun avance ses arguments : toit

en verre opacifiant par segments pour le Rafale, chauffage de nuque pour les occupants des places avant du N°7. A l'arrière, l'habitabilité est bonne dans les deux cas, avec un léger avantage au Rafale : la position des jambes est plus agréable, d'autant qu'il

y a davantage de place, quand le N°7 pâtit d'une banquette un peu trop relevée, du moins en version électrique. Si les volumes de chargement sont proches, le DS reprend le dessus en matière de modularité grâce à son plancher à hauteur variable. Il permet

d'obtenir une surface plane une fois les dossiers rabattus, tout en offrant un espace de rangement sous le coffre. Reste maintenant à confirmer ces premières impressions sur la route. Verdict attendu cet automne.

**PHOTOS
OFFICIELLES**

Le look du Q4 e-tron et de sa déclinaison Sportback ne change pratiquement pas. On remarque principalement que la calandre reprend désormais la couleur de la carrosserie et que la signature lumineuse a été modifiée.



PHOTOS: AUDI

Audi Q4 e-tron et Sportback "restylés"

La star électrique d'Audi évolue



Le SUV compact électrique aux anneaux (sorti en 2021) et sa variante Sportback reçoivent une mise à jour. Peu visible à l'œil nu, celle-ci concerne surtout l'habitacle et certaines fonctionnalités.

► **Texte:** Agnès Lasbarrères

Les propriétaires de Q4 e-tron (classique et Sportback) peuvent se rassurer, cette légère évolution ne donnera pas de coup de vieux à leur véhicule. Du moins en ce qui concerne le look extérieur. En effet, Audi n'a pratiquement pas touché à la plastique de son best-seller électrique. On relève juste que la calandre "singleframe" adopte désormais la teinte de la carrosserie, que la signature lumineuse a été modifiée, et

que les boucliers ont été sensiblement revus. A l'intérieur, ça change davantage: la planche de bord a été modernisée avec une dalle inspirée de celle du Q3, regroupant les compteurs numériques et l'écran central, et avec la possibilité d'ajouter un écran pour le passager en option. Les buses d'aération sont à présent verticales, de petites molettes sur le volant remplacent les touches sensibles (souvent déconcertantes) et la console centrale a été redessinée. Voilà pour les éléments les plus marquants visuellement. Côté technique, Audi a prévu quelques améliorations. Si les deux silhouettes sont toujours proposées avec des blocs de 286 et 340 ch (quattro), la marque déclare avoir optimisé le moteur électrique pour un meilleur ren-



L'actuel Q4 e-Tron



La planche de bord a été entièrement modifiée. Elle adopte une dalle regroupant compteurs (11,9"/30,2 cm) et multimédia au centre (12,8"/32,5 cm). Un troisième écran, pour le passager, peut être ajouté en option (12"/30,5 cm).

En bref

Lancement: été 2026
L x l x h, en m : 4,59 x 1,87 x 1,63
Moteurs électriques: 204, 286 et 340 ch (quattro)
Tarif: à partir de 45 990 €

dement, avec une augmentation sensible de l'autonomie pour la même batterie (77 kWh utiles). Ainsi la version Performance (de 286 ch) est annoncée avec un gain de 37 km d'autonomie (jusqu'à 582 km, et 595 km en Sportback), et de 28 km pour la quattro Performance de 340 ch (jusqu'à 543 km, 556 km en Sportback). De plus,

une version d'entrée de gamme fait son apparition, avec une puissance de 204 ch et une batterie de 59 kWh (jusqu'à 442 km et 452 km en Sportback selon Audi). Le ticket d'entrée de ce Q4 e-tron remanié est fixé à 45 990 €, ce qui le rend éligible à la prime "coup de pouce". L'arrivée en concession est prévue cet été. ■



**PHOTO
OFFICIELLE**

Nouveau Nissan Juke : ça pique !

► Le constructeur japonais vient de dévoiler le design extérieur de la troisième génération de son SUV citadin, qui sera lancé au printemps 2027. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il est encore plus atypique que son prédécesseur ! Il abandonne en effet ses rondeurs pour une spectaculaire carrosserie à facettes et arêtes saillantes, façon origami ! Son habitacle et sa fiche technique seront révélés ultérieurement. Sur le plan technique, on sait déjà qu'il adopte la plate-forme de la Megane E-Tech et qu'il sera donc exclusivement électrique (l'actuel perdurera en parallèle pour maintenir une offre thermique).



OSRAM

TYREinflate 1600 ESSENTIAL

- Gonfleur de pneus sans fil et compact
- Gonfle un pneu à plat en moins de 6 minutes
- Affichage numérique clair (bar, psi, kpa) et lumière LED
- Kit d'adaptateurs en trois pièces et recharge USB-C

TYREseal ESSENTIAL KIT

- Kit de réparation de pneus crevés avec produit d'étanchéité, gonfleur et étui de rangement
- Compatible TPMS, bouteille universelle, sans solvant toxique
- Rapide et simple à utiliser, aucun outil nécessaire
- Reprenez la route en moins de 10 minutes et roulez jusqu'à 200 km après le processus de colmatage

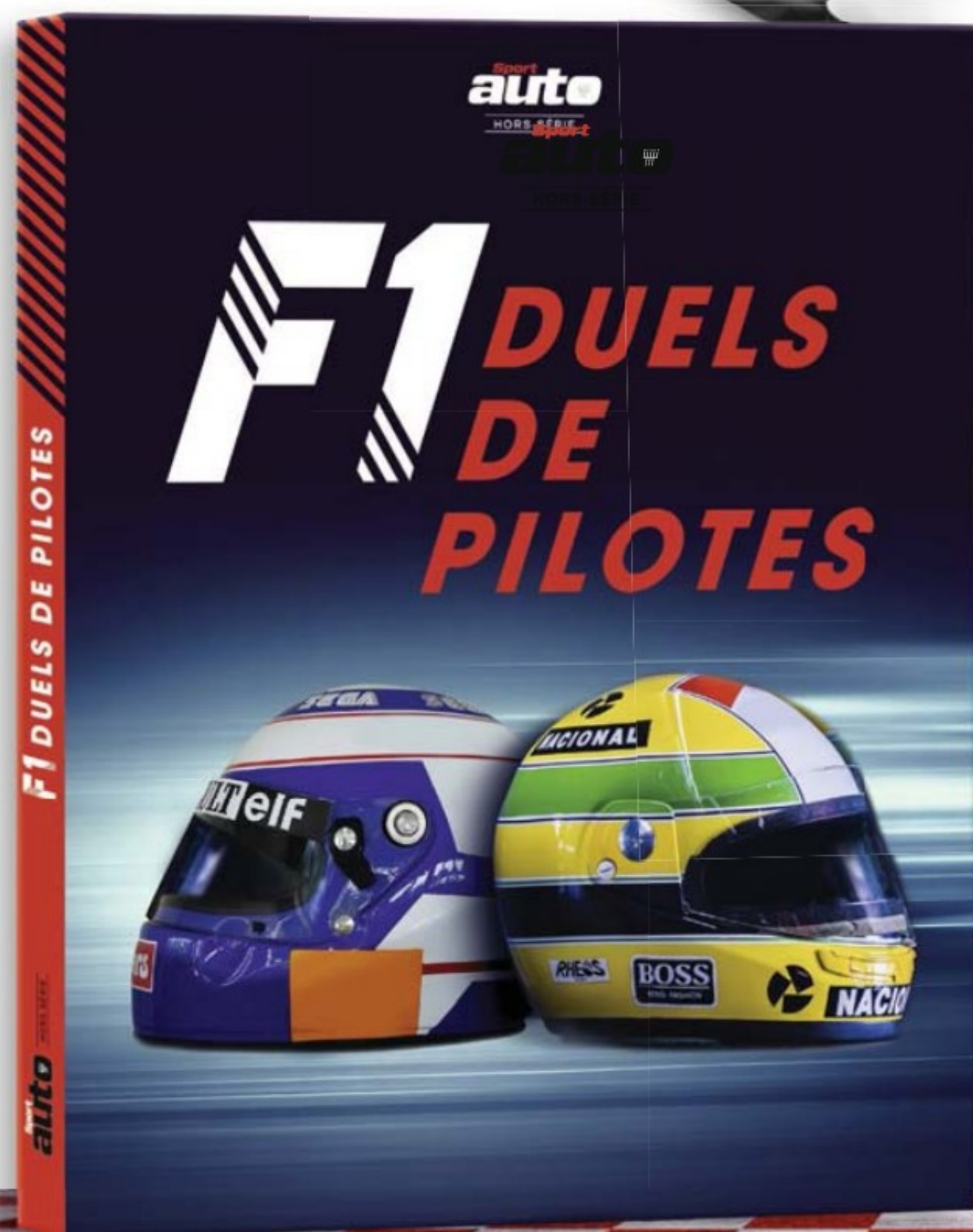


Préparez votre voiture à l'arrivée du beau temps!

Découvrez le compresseur de pneus TYREinflate 1600 ESSENTIAL et le kit de réparation de pneus TYREseal ESSENTIAL KIT d'OSRAM

Soyez prêt pour la route

osram.fr/am



RIVALITÉS LÉGENDAIRES

Au cœur de la Formule 1, les rivalités écrivent la légende. Courage, tension, ego : seuls les plus grands s'imposent. De l'affrontement incandescent entre Lewis Hamilton et Max Verstappen aux duels mythiques Ayrton Senna / Alain Prost, Nigel Mansell / Nelson Piquet ou James Hunt / Niki Lauda, ce hors-série explore les chocs pour la victoire, les guerres de mots et les décisions controversées. Une plongée spectaculaire dans les affrontements qui forgent l'histoire et la passion du sport automobile.

EN VENTE ACTUELLEMENT

ABONNEZ-VOUS À AUTO PLUS



JUSQU'À
-66%
+ 1 MONTRE CONNECTÉE
EN CADEAU

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



PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1965
ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1719079

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

☐ **Formule MENSUELLE -66% +**

Auto Plus chaque semaine + 2 hors-séries/an + 1 guide/an
+ **une montre connectée en cadeau** + votre accès illimité
au site Auto Plus Premium pour **5,99 € seulement** le 1^{er} mois
puis 9,60 €/mois au lieu de 17,65 €*.

Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

☐ **Formule ANNUELLE 6 mois OFFERTS +**

52 numéros + 2 hors-séries + 1 guide + votre accès illimité
au site Auto Plus Premium + **une montre connectée en
cadeau pour 105 € seulement** au lieu de 211,78 €*.

Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement
à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1965 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (154,70 €), des frais de port (31,08 €) et du site internet (26 €). (1) Offre sans engagement: je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 9,60 € par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/05/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





Notre labo a mesuré...

77 km d'autonomie électrique

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



ARNAUD SAUNIER

Dans ce numéro, l'Audi Q3 hybride rechargeable affronte ses rivaux les BMW X1 et Mercedes GLA (voir p. 36). Mais que vaut-il en matière d'autonomie électrique? Grâce à sa batterie à la capacité plutôt généreuse (19,7 kWh utiles), il est capable de parcourir 77 km avant de réveiller son moteur thermique. Une valeur dans la bonne moyenne chez les SUV compacts et familiaux hybrides rechargeables, parmi lesquels il se classe au 14^e rang. Le Q3 1.5 e-hybrid reste cependant à bonne distance des références de cette catégorie: tous les membres du top 3 atteignent ou dépassent en effet les 100 km d'autonomie électrique, le Lynk & Co 08 allant même jusqu'à 155 km! Son compatriote le Leapmotor C10 REEV affiche un rayon d'action de 130 km, tandis que le Cupra Terramar 1.5 eHybrid, seul non chinois du podium, atteint tout juste 100 km. Numéro un chez les modèles tricolores, le Renault Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech 4x4 se classe pour sa part à la 12^e place, avec une autonomie de 79 km en mode électrique. **Vincent Desmonts**

TOP 20

Autonomie électrique moyenne (en km)

1 ^{er}	Lynk & Co 08 (345 ch)	155
2 ^e	Leapmotor C10 REEV (215 ch)	130
3 ^e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (204 ch)	100
4 ^e	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (204 ch)	93
5 ^e	Skoda Kodiaq 1.5 eHybrid (204 ch)	89
5 ^e ex æq	Volkswagen Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	89
7 ^e	Cupra Formentor 1.5 eHybrid (272 ch)	87
8 ^e	BMW X3 xDrive30e (299 ch)	85
8 ^e ex æq	Mercedes GLC 300 e 4Matic (313 ch)	85
10 ^e	Cupra Terramar 1.5 eHybrid (272 ch)	83
10 ^e ex æq	MG EHS PHEV (272 ch)	83
12 ^e	Renault Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech 4x4 (300 ch)	79
12 ^e ex æq	Volkswagen Tayron 1.5 eHybrid (204 ch)	79
14 ^e	Audi Q3 1.5 e-hybrid (272 ch)	77
15 ^e	Audi Q5 2.0 e-hybrid quattro (299 ch)	75
16 ^e	BMW X1 xDrive25e (245 ch)	68
16 ^e ex æq	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	68
16 ^e ex æq	Citroën C5 1.2 Aircross Hybr. Recharg. (195 ch)	68
19 ^e	Peugeot 3008 1.2 Plug-in Hybrid e-DCS7 (225 ch)	67
20 ^e	BYD Seal U DM-i (218 ch)	66

Tous les modèles testés cette semaine

Audi Q3 1.5 e-Hybrid (272 ch)	P. 36
BMW X1 xDrive25e (245 ch)	P. 36
Citroën C3 1.2 Hybride (110 ch)	p. 28
Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)	p. 26
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybr. rech. (225 ch)	p. 28
Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 (150 ch)	p. 28
Dacia Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch)	p. 27
Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G BVA (120 ch)	p. 26
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)	p. 26
Mercedes GLA 250 e Hybrid EQ (218 ch)	P. 36
MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)	p. 29
Nissan Qashqai 1.6 e-Power (204 ch)	p. 29
Peugeot E-5008 73 kWh (210 ch)	p. 30



NICOLAS SOLER

Renault 5 Autonomie Confort 52 kWh (150 ch)	p. 30
Renault Captur 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch)	p. 29
Renault Clio 1.2 TCe (115 ch)	p. 27
Renault Twingo Auton. Urbaine 27,5 kWh (82 ch)	p. 30
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI (116 ch)	p. 27
Skoda Elroq 85 77 kWh (286 ch)	p. 31
Tesla Model Y Propulsion 60 kWh (299 ch)	p. 31
Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD (185 ch)	P. 32



Un essai rétro du pick-up **Ford F-100** P. 42

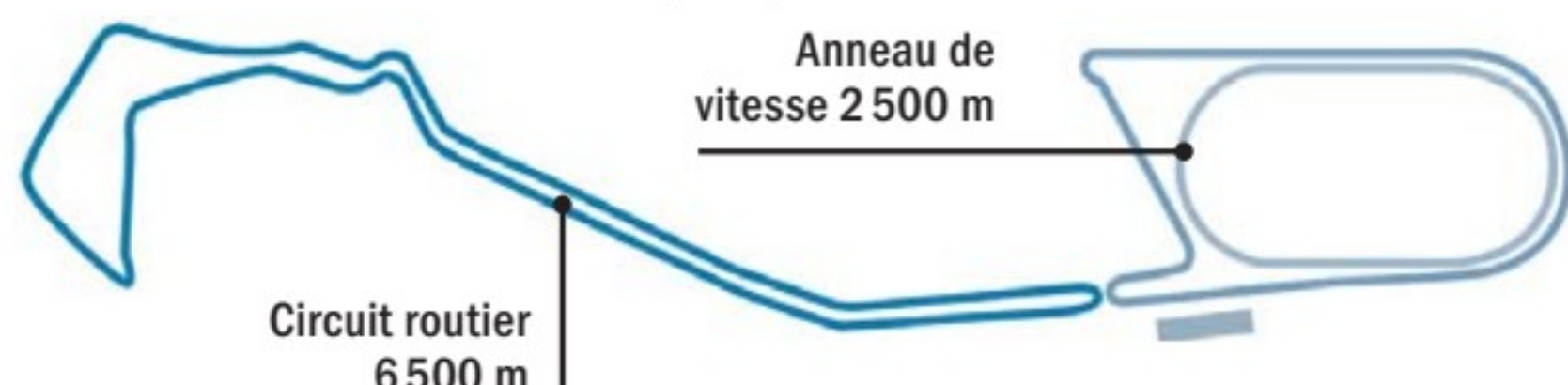
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

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.

Face à la flambée des prix, 17 modèles thermiques, hybrides

Quelle voiture ac



NICOLAS SOLER

Les essence, GPL, E85 et diesel

Citroën C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch)	p. 26
Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G auto. (120 ch)	p. 26
Ford Kuga 2.5 FHEV E85 (180 ch)	p. 26
Renault Clio 1.2 TCe (115 ch)	p. 27
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI (116 ch)	p. 27
Dacia Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch)	p. 27



Les hybrides

Citroën C3 1.2 Hybride (110 ch)
Citroën C5 Aircross 1.6 Hybr. rech. (225 ch)
Dacia Duster 1.2 hybrid-G 4x4 (150 ch)
Nissan Qashqai 1.6 e-Power (204 ch)
MG EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch)
Renault Captur 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch)



Le choix d'un nouveau véhicule relève plus que jamais du casse-tête : prix des carburants à un niveau historique, fiscalité toujours plus pesante, primes à l'achat de voitures électriques peu lisibles... Pour vous guider dans cette jungle, *Auto Plus* décrypte les enjeux d'un bon achat et vous recommande des modèles intéressants.

► Dossier réalisé par Vincent Desmonts

Sur le marché français, les années se suivent et se ressemblent... Après une baisse de 3,2 % en 2024, les ventes de voitures particulières ont encore chuté de 5 % en 2025. Et malgré un rebond de 12,9 % au mois de mars, la tendance au premier trimestre 2026 reste mau-

vaise : - 2,1 %. Une morosité qui a poussé les marques à descendre de leur piédestal. En effet, après les périodes post-Covid où les constructeurs ont profité des pénuries de composants électroniques pour gonfler leurs tarifs et pousser leurs modèles les plus rémunérateurs, la volte-face est spectaculaire, avec

un retour en force des remises. Sur les 17 modèles retenus dans les pages qui suivent, le rabais moyen s'établit ainsi à - 8 %, mais certains flirtent avec les - 20 % ! Hors marques spécialistes du prix discount (Dacia et certaines chinoises), plus personne n'ose faire la sourde oreille lorsque le client réclame un geste commer-

cial même pour les nouveautés toutes fraîches (comme la Renault Twingo E-Tech) et les modèles haut de gamme. D'autant que, dans le même temps, la fiscalité ne s'est pas allégée, bien au contraire !

Le malus CO₂ se déclenche maintenant dès 108 g/km et touche des voitures populaires, comme les Dacia Sandero et Citroën C3. Le malus au poids, qui démarre désormais à 1500 kg, fait de son côté beaucoup de mal aux plus gros modèles, même s'ils sont électrifiés (et malgré un abattement de 100 kg pour les hybrides – micro-hybrides inclus – et

ou électriques qui font la différence

hétéro en 2026 ?



NICOLAS SOLER



ARNAUD SAUNIER

Les électriques

p. 28
p. 28
p. 28
p. 29
p. 29
p. 29

Peugeot E-5008 73 kWh (210 ch)	p. 30
Renault Twingo Auton. Urbaine 27,5 kWh (82 ch)	p. 30
Renault 5 Autonomie Confort 52 kWh (150 ch)	p. 30
Skoda Elroq 85 77 kWh (286 ch)	p. 31
Tesla Model Y Propulsion 60 kWh (299 ch)	p. 31

de 200 kg pour les hybrides rechargeables). Pour ajouter de la complexité, le bonus écologique des véhicules 100% électriques a été remplacé par des primes "coup de pouce" au montant variable selon les constructeurs, l'origine de la batterie et les revenus du client !

Les thermiques en perte de vitesse

Une fois le décor planté, encore faut-il choisir la motorisation la mieux adaptée à ses besoins et aux réalités du marché ! Entre une offre se réduisant comme peau de chagrin et un prix du gazole atteignant des sommets, le diesel est en voie d'extinc-

tion (2,5% des immatriculations au premier trimestre !). S'il conserve encore de l'intérêt pour les gros rouleurs et ceux qui tractent, nous avons en conséquence résumé notre sélection à... un seul représentant. Victimes du malus, les modèles essence non hybrides se raréfient également, et se cantonnent désormais aux entrées de gamme à petit prix. Les autres adoptent une hybridation légère (le moteur électrique assiste le thermique, mais ne peut en aucun cas mouvoir le véhicule à lui seul), ou bien franchissent le pas de l'hybridation "full". Une technologie forcément un peu

plus coûteuse, mais qui se traduit par une sobriété très supérieure, notamment en ville. Marginaux (4,9% du marché au premier trimestre), les hybrides rechargeables embarquent une batterie plus grosse, qui leur permet de parcourir plusieurs dizaines, voire une centaine de kilomètres, sans consommer de carburant. En contrepartie, ils coûtent cher à l'achat, et sont souvent frappés par le malus au poids.

Dans le contexte actuel de flambée des prix des carburants classiques, les alternatives que constituent le GPL et le superéthanol E85 reviennent sur le

devant de la scène. L'offre reste certes réduite : Dacia et Renault pour le GPL, Ford avec le seul Kuga flexifuel compatible d'origine à l'E85, mais ils permettent de réaliser des économies à l'usage, sans bouleverser ses habitudes. Enfin, les modèles 100% électriques sont de plus en plus abordables, avec des autos qui passent parfois sous la barre des 20000€, hors prime "coup de pouce". Mais il s'agit là de citadines dont la petite batterie restreint fortement la polyvalence. Pour espérer remplacer le modèle thermique principal de la famille, il faudra prévoir un budget d'environ 35000€... ■

Les essence, GPL, E85, diesel

De l'espace à tarif serré

Citroën C3 Aircross



NICOLAS SOLER

1.2 Turbo Plus - 100 ch

22 250 € / 23 000 €*

Pour 23 000 €, ce C3 Aircross en offre beaucoup ! Un vaste volume intérieur, d'abord, avec des assises moelleuses et un coffre généreux. Il peut même accueillir sept personnes (option à 850 €) ! Un équipement très correct ensuite, avec notamment une caméra de recul, un écran

tactile avec Mirror Screen sans fil ou encore une clim auto. Quant au petit moteur de 100 ch, il suffit déjà, le châssis n'incitant pas à une conduite dynamique : direction légère, roulis marqué... On apprécie les suspensions prévenantes, mais on trouvera les bruits d'air un peu trop envahissants.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	33s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/12s2/15s8
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2 / 6,5 / 6,5 l/100 km
Coffre	460 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	5 CV / 136 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 1 629 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66

LES PLUS

Petit prix, habitabilité généreuse, confort (suspensions, sièges)

LES MOINS

Bruits aérodynamiques trop présents, agrément du châssis limité

Au top de la maturité !

Dacia Sandero Stepway



NICOLAS SOLER

1.2 Eco-G auto. Extreme - 120 ch

20 250 € / 20 480 €*

Tout juste restylée, la Sandero Stepway enrichit sa dotation et reçoit un inédit bloc 1.2 acceptant le GPL, qui peut même être associé à une boîte auto. à 6 vitesses. Une mécanique plaisante et surtout ultra-économique à l'usage ! Pour le reste, la citadine surélevée de Dacia apparaît toujours aussi bien placée en prix, tout en offrant une belle habitabilité et une dotation complète en finition Extreme (jantes alu, clé mains libres, caméra de recul...). Mais l'insonorisation comme la finition restent légères...

LES PLUS

Rapport prix/prestations, coûts à l'usage réduits, habitabilité, équipement...

LES MOINS

Finition un peu légère, insonorisation perfectible

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	32s2 (32s8)
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽¹⁾	6s4 (7s4)
Consommation moyenne ⁽¹⁾	7,8 (6,1) l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	7,5 / 7,9 / 8,1 l/100 km
Coffre	345 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	197 Nm à 1 750 tr/min ⁽¹⁾
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 116 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 230 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,11 x 1,79 x 1,59

Le dernier des Mohicans

Ford Kuga



NICOLAS SOLER

2.5 FHEV E85 Titanium - 180 ch

40 890 € / 33 520 €*

Ce Kuga, c'est un peu le Highlander des modèles équipés d'office pour l'E85 : il n'en reste plus qu'un ! Mais en combinant éthanol et hybridation, il affiche des coûts d'usage extrêmement bas (moins de 70 € aux 1 000 km !), tout en se montrant doux et agréable à conduire. Ce SUV compact présente par ailleurs de belles qualités familiales (habitacle spacieux et modulable avec banquette coulissante). Pour ne rien gâcher, il est richement doté et bénéficie d'un rabais généreux (8 500 €). Un must.

LES PLUS

Coûts d'usage, douceur mécanique, habitabilité et modularité, équipement

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s4
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽²⁾	5s4 (5s5)
Consommation moyenne ⁽²⁾	8,5 (6,3) l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	8 / 9,9 / 7,6 l/100 km
Coffre	De 500 à 641 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence + E85	4 cylindres, 2 488 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 125 ch
Couple maxi combiné	235 Nm
Batterie lithium-ion	1,1 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	8 CV / 116 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 230 €/+ 900 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Dim. L x l x h, en m	4,62 x 1,89 x 1,68

LES MOINS

Détails de finition, confort un peu ferme, vidanges plus fréquentes (E85)

Dans cette catégorie, il faut ruser pour éviter de trop coûteux malus ! On privilégiera donc les mécaniques les plus sobres et les engins pas trop lourds, mais on pourra aussi se tourner vers les alternatives de plus en plus pertinentes que sont les modèles pouvant carburer au GPL ou au superéthanol E85, carburants dont les prix à la pompe font exception...

Premier prix, mais pas au rabais

Renault Clio



NICOLAS SOLER

1.2 TCe Evolution - 115 ch

19 900 € / 18 900 € *

Version d'entrée de gamme, cette Clio 1.2 TCe 115 Evolution épate déjà par sa maturité ! Le récent 1.2 turbo conjugue vivacité et sobriété, tandis que son châssis figure parmi les meilleurs de la catégorie. L'équipement n'omet rien d'essentiel : radar de recul, régulateur adaptatif et Mirror Screen sans fil sont de série. Tout juste peut-on regretter que l'habitabilité n'ait pas progressé, malgré des dimensions en hausse. Quant aux suspensions, elles manquent d'un peu de douceur.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s2/10s7/16s8
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,4 / 5,4 / 5,7 l/100 km
Coffre	350 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	190 Nm à 1 750 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 114 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 190 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,77 x 1,45

LES PLUS

Rapport prix/prestations, tenue de route, performances, équipement

LES MOINS

Habitabilité arrière moyenne, confort un brin ferme

La synthèse parfaite ?

Skoda Octavia Combi



NICOLAS SOLER

2.0 TDI Clever - 116 ch

39 010 € / 32 200 € *

Seulement 4,3 l/100 km sur autoroute, qui dit mieux ? Cette version TDI de l'Octavia Combi affiche en plus d'une sobriété impressionnante, une polyvalence à toute épreuve, tout en évitant quasiment le malus au poids ! Très vaste, confortable et richement équipée, elle peut par ailleurs tracter jusqu'à 1 800 kg et parcourir près de 1 000 km avec un plein. La version 2.0 TDI 150 régal par son "allonge" supérieure, mais coûte 4 000 € de plus. Celle de 116 ch offre donc le meilleur compromis.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8/10s9/17s1
Consommation moyenne	4,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	4,7 / 4,3 / 5 l/100 km
Coffre	653 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbodiesel	4 cylindres, 1 968 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	300 Nm à 1 600 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 115 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 210 €/+ 30 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,70 x 1,83 x 1,47

LES PLUS

Habitabilité généreuse, coffre XXL, sobriété remarquable, confort, équipement, finition

LES MOINS

Tarifs légèrement élevés ?

Maxi-volume, mini-budget

Dacia Bigster



NICOLAS SOLER

1.2 mild hybrid-G Journey - 140 ch

28 600 € / 28 500 € *

Encore une Dacia, mais par les temps qui courent, le constructeur roumain a de sacrés arguments à faire valoir. Pour moins de 29 000 €, le Bigster fournit en effet les prestations d'un (bon) SUV compact : une esthétique valorisante, de la place pour cinq personnes, un immense coffre pour leurs

bagages, un équipement complet en finition Journey et une présentation moderne (à défaut d'être cossue). En outre, le moteur micro-hybride de 140 ch (le moins cher de la gamme) carbure au GPL (autour de 1 € le litre), pour un coût à l'usage à faire rêver les utilisateurs de diesel actuellement !

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	32s (31s6)
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	7s8/11s8/18s2 (7s4/11s2/16s8)
Consommation moyenne ⁽¹⁾	9 (6,6) l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	8,8 / 9,1 / 9,1 l/100 km
Coffre	640 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Alternateur 48V
Couple maxi	230 Nm à 2 100 tr/min
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 115 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 210 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,57 x 1,82 x 1,71

LES PLUS

Prix/prestations et coût à l'usage imbattables, habitabilité/coffre

LES MOINS

Qualité de finition (plastiques durs omniprésents), agrément boîte

Les hybrides

De la douceur à petit prix

Citroën C3



YANN LEFEBVRE

1.2 Hybride Plus - 110 ch

21 200 € / 21 000 €*

Paradoxalement, la Citroën C3 hybride n'éblouit pas par sa sobriété. Avec sa direction qui manque de ressenti et son châssis pataud, elle ne brille pas non plus par son agrément de conduite. En revanche, elle n'a pas de leçon à recevoir en matière de confort : sièges moelleux, suspensions à

butées hydrauliques qui gommant très efficacement les plus grosses inégalités du bitume... Seuls les bruits d'air et les chuintements de la transmission peuvent agacer. On apprécie enfin son habitabilité généreuse. Moins sa finition perfectible et quelques lacunes d'équipement.

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9
Consommation moyenne	6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,7 / 6,5 / 5,9 l/100 km
Coffre	318 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
Batterie lithium-ion	0,89 kWh (bruts)
Puissance fiscale/CO ₂	5 CV / 114 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 190 €/0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

LES PLUS

Habitabilité généreuse, confort de suspension, sièges moelleux

LES MOINS

Performances et consommation décevantes, comportement pataud

Un rechargeable pour la famille

Citroën C5 Aircross



NICOLAS SOLER

1.6 Hybride rechargeable Plus - 225 ch

40 150 € / 40 100 €*

Le C5 Aircross reçoit à son tour la motorisation PHEV inaugurée par son cousin, l'Opel Grandland. Au programme : autonomie électrique confortable au quotidien (68 km), appétit raisonnable sur longs trajets, bonnes performances (malgré une boîte un peu lente) et douceur mécanique. Pour le reste, il progresse dans à peu près tous les domaines par rapport à son prédécesseur : habitabilité, agrément, comportement, interfaces. Mais on regrette la disparition des sièges arrière individuels.

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6
Consommation moyenne ⁽¹⁾	7,4 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	68 km
Coffre	570 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 598 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 125 ch
Couple maxi cumulé	350 Nm
Batterie lithium-ion	17,8 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	8 CV / 55 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 €/+ 2 750 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,66 x 1,94 x 1,69

LES PLUS

Confort, habitabilité, tarifs attractifs, mécanique douce, insonorisation

LES MOINS

Sensations à la pédale de frein, boîte un peu lente, modularité en recul, malus au poids

Il sait (presque) tout faire !

Dacia Duster



NICOLAS SOLER

1.2 hybrid-G 4x4 Expression - 150 ch

28 800 € / 29 040 €*

Adieu transmission 4x4 classique, bonjour train arrière électrifié (doté de sa propre boîte à 2 vitesses !) : le Duster 4x4 est désormais hybride ! Il en a profité pour se convertir au GPL (la promesse d'un carburant à environ 1 €) et adopter une plaisante boîte EDC à double embrayage. Il progresse ainsi en agrément, tout en diminuant ses coûts à l'usage, et en conservant de surprenantes aptitudes en tout-terrain. Tout juste pourra-t-on regretter le volume du coffre moyen (le réservoir de GPL occupe la partie inférieure).

NOS MESURES



Accélération 1 000 m D. A. ⁽²⁾	32s6 (33s6)
Reprises 80 à 120 km/h en Drive ⁽²⁾	7s2 (7s9)
Consommation moyenne ⁽²⁾	9,9 (7,2) l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽²⁾	9,7 / 11 / 9,1 l/100 km
Coffre	400 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence + GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électr. (AR) 31 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/min
Batterie lithium-ion	0,84 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 117 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 240 €/0 €
Transmission	4x4
Boîte	Auto., 6 vit. (+ 2 vit. électr.)
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66

LES PLUS

Agrément mécanique, aptitudes en tout-terrain, coûts à l'usage réduits

LES MOINS

Volume de coffre en recul, position de conduite perfectible, performances quelconques

Sobres, pas trop onéreux et globalement peu impactés par les malus, les modèles hybrides ont le vent en poupe et représentent désormais plus du quart des immatriculations de voitures particulières en France. Ce sont surtout les hybrides classiques qui progressent : chers et souvent frappés d'un coûteux malus au poids, les hybrides rechargeables stagnent.

Une mécanique bien rodée

Nissan Qashqai



NICOLAS SOLER

1.6 e-Power N-Connecta - 204 ch

39 400 € / 35 800 € *

Le Qashqai e-Power adopte une hybridation originale, où le moteur essence officie comme générateur, le bloc électrique assurant seul la propulsion. Et c'est une réussite dans cette dernière retravaillée ! Ce Nissan se conduit comme un modèle électrique (avec même un mode One Pedal), est silencieux et, surtout, affiche une sobriété à toute épreuve, améliorée récemment. Le tout avec des performances de premier plan et un équipement complet, à prix raisonnable. Avec un peu plus d'espace à bord, ce serait parfait !

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	29s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s7
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5 / 6,1 / 5,1 l/100 km
Coffre	498 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 497 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 204 ch
Couple maxi	330 Nm
Batterie lithium-ion	1,97 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	8 CV / 101 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 €/+ 380 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,43 x 1,84 x 1,63

LES PLUS

Performances, agrément, douceur, sobriété, équipement, tarif

LES MOINS

Habitabilité moyenne, ressenti de la pédale de frein

En mode "discount"

MG EHS



NICOLAS SOLER

1.5 Hybrid+ Luxury - 224 ch

34 490 € / 33 000 € *

A peine plus cher qu'un Dacia Bigster hybride, le MG EHS Hybrid+ frappe fort, avec ses 224 ch, un habitacle géant, une finition soignée, une garantie de 7 ans et un équipement riche ! On apprécie sa douceur en ville, où le moteur électrique assure l'essentiel de la propulsion. Le bloc thermique ne se réveille le plus souvent que sur voies rapides, où il fait preuve de discrétion, malgré une boîte auto. ne comptant que... deux rapports ! Interfaces confuses et coffre moyen, par ailleurs, mais à part ça, rien à redire !

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6
Consommation moyenne	6,2 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,5 / 7,3 / 5,9 l/100 km
Coffre	472 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 490 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 198 ch
Couple maxi cumulé	340 Nm
Batterie lithium-ion	1,83 kWh (bruts)
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 126 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 650 €/+ 1 660 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 2 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,67 x 1,89 x 1,67

LES PLUS

Prix attractif, équipement riche, habitabilité, douceur en ville, garantie 7 ans

LES MOINS

Boîte auto. hésitante, interfaces peu intuitives, coffre moyen

Un SUV plaisant et ultra-sobre

Renault Captur



NICOLAS SOLER

1.8 full hybrid E-Tech Techno - 160 ch

32 800 € / 28 500 € *

Le Captur dispose depuis peu de la dernière évolution du bloc hybride E-Tech. Un 1.8 (au lieu de 1.6) qui offre un agrément nettement meilleur, même si sa boîte auto. manque encore d'à-propos. Il demeure par ailleurs au top sur le plan de la sobriété. Pour le reste, le SUV citadin conserve l'un

des meilleurs châssis de la catégorie, même s'il n'est pas le plus confortable. Rien à lui reprocher sur le plan de la finition et de l'ergonomie, tandis que la banquette coulissante compense un coffre qui manque de volume. On aimerait cependant disposer d'un peu plus de place à l'arrière.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	30s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,1 / 6 / 5 l/100 km
Coffre	De 334 à 454 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur essence	4 cylindres, 1 789 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 49 ch
Couple maxi	170 Nm à 3 500 tr/min ⁽¹⁾
Batterie lithium-ion	1,4 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 99 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 € / 0 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 4 + 2 vitesses
Dim. L x l x h, en m	4,24 x 1,80 x 1,58

1. Plus 205 Nm électriques.

LES PLUS

Sobriété, comportement, finition, modularité, agrément en progrès, pas de malus

LES MOINS

Habitabilité arrière et volume de coffre décevants, boîte auto. encore un peu lente

Les électriques

Un modèle à 7 places accessible

Peugeot E-5008



GT - 73 kWh - 210 ch

51 490 € / 41 900 €* LABO MESURES

Les modèles électriques à sept places sont rares, et l'E-5008 est l'un des moins chers, y compris en GT (remise d'environ 6 000 € qui lui donne accès à la prime de 3 600 €). Avec ses larges portières, ses 2^e et 3^e rangs accueillants et son vaste coffre, il facilite la vie des familles. En outre, il soigne présentation, finition (même si l'on aimerait des interfaces plus performantes) et confort (insonorisation, suspensions). Bémol: ses 2,3 tonnes à vide limitent son agilité et diminuent son autonomie, un peu juste sur autoroute.

LES PLUS

7 vraies places, prix, volume coffre, modularité, confort général, finition, équipement

LES MOINS

Autonomie limitée sur autoroute, recharge un peu lente, manque d'agilité, interfaces complexes

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1
Autonomie moyenne	380 km
Route/Autoroute/Ville	445/310/395 km
Temps de charge (7,4 kW/160 kW)	11 h 30/30 min ⁽¹⁾
Coffre	De 685 à 835 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	345 Nm
Batterie lithium-ion NMC	73 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 3 600 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,90 x 1,70

Mini-électrique, maxi-charme !

Renault Twingo E-Tech



Autonomie Urbaine Techno - 27,5 kWh - 82 ch

21 090 € / 17 470 €* LABO MESURES

La nouvelle Twingo retourne aux sources côté style, et se convertit à l'électrique. Elle adopte une petite batterie LFP de 27,5 kWh, qui limite forcément sa polyvalence (environ 200 km d'autonomie réelle), d'autant que la recharge rapide est en option (500 €). Pour le reste, c'est un sans-faute! Très bien placée côté prix, la Twingo se montre accueillante, modulable (banquette coulissante) et même plaisante à conduire: châssis précis, mode One Pedal, palettes au volant... On craque!

LES PLUS

Tarif attractif, habitabilité, modularité, agrément, maniabilité

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	130 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	12s1
Autonomie électrique	263 km
Consommation cycle mixte	12,2 kWh/100 km
Temps de charge (7,4 kW/50 kW)	4 h 05 ⁽¹⁾ / 30 min ⁽²⁾
Coffre	De 260 à 360 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	175 Nm
Batterie lithium-ion LFP	27,5 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale/CO ₂	3 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 3 620 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	3,79 x 1,72 x 1,50

La plus "sexy" des citadines

Renault 5 E-Tech



Autonomie Confort Techno - 52 kWh - 150 ch

33 990 € / 26 100 €* LABO MESURES

L'an dernier, la R5 était le best-seller des voitures électriques. Un succès qu'elle doit bien évidemment à son look ravageur. Mais la "Cinq" a heureusement d'autres arguments à faire valoir, particulièrement dans cette version Autonomie Confort, à laquelle sa batterie de 52 kWh confère une

certaine polyvalence (340 km d'autonomie moyenne). Dotée d'un moteur vif, d'un excellent châssis, d'une direction précise et désormais de la fonction One Pedal, elle régale son conducteur! Mais si l'on apprécie la présentation intérieure et les interfaces claires, on se sent serré à l'arrière.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	31s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s6
Autonomie moyenne	340 km
Route/Autoroute/Ville	390/260/375 km
Temps de charge (7,4 kW/100 kW)	8 h 20 / 30 min ⁽²⁾
Coffre	310 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	245 Nm
Batterie lithium-ion NMC	52 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale/CO ₂	5 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 4 830 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

LES PLUS

Présentation, équipement, confort/tenue de route, rapport prix/prestations, bonus maxi

LES MOINS

Espace arrière juste (place pour les pieds notamment)

En 2025, les modèles électriques ont représenté une voiture neuve sur cinq. Au premier trimestre, leur part a même atteint 27,9 % grâce au leasing social. Il faut dire que tout les favorise, et notamment la fiscalité, très légère, les primes "coup de pouce" pour les modèles éligibles et... la flambée des prix du pétrole ! Quant à l'offre, elle est plus riche que jamais.

Un SUV malin et très polyvalent

Skoda Elroq



85 Clever - 77 kWh - 286 ch

43 680 € / 35 900 € *

Petit frère de l'Enyaq, l'Elroq se montre presque aussi spacieux (sauf au niveau du coffre), et s'affiche à 5000 € de moins. Une bonne affaire, donc, d'autant que dans cette version "grosse batterie", il pourra accomplir sans encombre de longs trajets (360 km sur autoroute). Plaisant à conduire,

performant, bien présenté, truffé d'aspects pratiques et de rangements, il dispose en outre d'un bel équipement en finition Clever (clé sur smartphone, conduite semi-autonome, GPS, sièges chauffants...), et vient de gagner un mode One Pedal. Seul regret : des suspensions un peu fermes.

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8
Autonomie moyenne	440 km
Route/Autoroute/Ville	490 / 360 / 470 km
Temps de charge (7,4 kW/175 kW)	12 h 30/28 min ⁽¹⁾
Coffre	470 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	545 Nm
Batterie lithium-ion NMC	77 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 3 450 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65

LES PLUS

Rapport prix/autonomie, habitabilité, équipement, performances, comportement

LES MOINS

Confort ferme, poids élevé

Toujours une valeur sûre

Tesla Model Y



Propulsion Standard - 60 kWh - 299 ch

39 990 € / 36 390 € *

Vieillissant et livré à une concurrence de plus en plus féroce, le Model Y casse ses prix avec cette nouvelle finition Standard un peu moins richement équipée. A part l'oubli du cache-bagages et des jantes alliage (mesquin !), la dotation reste correcte, et les qualités routières sont préservées. Très efficient, le moteur offre une bonne autonomie, tandis que les Superchargeurs intégrés au planificateur du GPS facilitent les voyages. Coffre XXL, mais diamètre de braquage de super-tanker (12,5 m) !

NOS MESURES

Accélération 1 000 m D. A.	27s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s5
Autonomie moyenne	410 km
Route/Autoroute/Ville	475/350/410 km
Temps de charge (7,4 kW/175 kW)	8 h/15 min ⁽²⁾
Coffre avant/arrière	55/695 dm ³

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	440 Nm
Batterie lithium-ion LFP	60 kWh (capacité utile)
Puissance fiscale/CO ₂	9 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"	- 3 600 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Dim. L x l x h, en m	4,80 x 1,93 x 1,63

LES PLUS

Qualités routières, coffre très spacieux, confort, intégration des Superchargeurs

LES MOINS

Rayon de braquage XXL, ni cache-bagages, ni jantes alu, visibilité AR, direction un peu lourde

Elles arrivent aussi en 2026...

Les nouveautés électriques vont encore se bousculer cette année ! Parmi les françaises, la star incontestable sera la nouvelle Peugeot 208, lancée au Mondial à Paris. D'ici là, Renault aura aussi sorti sa Megane E-Tech restylée, tandis que le DS N°7 aura fait ses débuts commerciaux (y compris en version hybride). Parmi les allemandes, la BMW i3 est évidemment très attendue, tout comme les Volkswagen ID. Polo et ID. Cross, qui devraient débarquer d'ici à l'automne. Enfin, Fiat prépare pour la rentrée un petit SUV cousin du Citroën C3 Aircross.

Peugeot 208

A partir de 25 000 € ⁽³⁾



Dévoilée au Mondial à Paris en octobre prochain, la nouvelle 208 sera 100 % électrique et plus accessible que l'actuelle. Elle pourra recevoir une inédite direction sans liaison mécanique sur les versions haut de gamme.

Volkswagen ID. Cross

A partir de 28 000 € ⁽³⁾



Court (4,15 m) mais très spacieux, ce SUV nous a déjà convaincus lors d'un premier essai (comportement routier, confort, dotation...). Il sera aussi bon marché dans sa version 37 kWh (une batterie 52 kWh sera aussi proposée).

1. De 10 à 80 %. 2. Pour regagner jusqu'à 260 km d'autonomie (donnée constructeur). 3. Estimation Auto Plus, hors bonus.

Hybride

Toyota RAV42.5 Hybride 2WD Graphic – 185 ch
49 450 € / **48 900 €*****Premier essai du nouveau Toyota RAV4 Hybride**

Sur ses lauriers



Précurseur des SUV avec son premier RAV4 il y a plus de trente ans, Toyota renouvelle sa star avec prudence, en peaufinant la recette du précédent. Dans un segment où la concurrence est acharnée, ce best-seller mondial a-t-il les moyens de rester sur son piédestal ?

► **Texte :** Cyril Biotteau – **Photos :** Yann Lefebvre

Plantons d'abord le décor: le RAV4 de cinquième génération, pourtant en fin de carrière (il a été lancé en 2018), a été tout simplement la voiture la plus vendue au monde en 2025. Respect ! Sur le thème

“on ne change pas une équipe qui gagne”, il est donc assez logique que Toyota n'ait pas profondément bouleversé sa recette pour cette nouvelle génération. Un choix qui permet aussi de substantielles économies de développement. Seul

le design a bel et bien évolué, surtout à l'avant, avec l'adoption de nouveaux feux à deux étages (comme sur le C-HR+) et d'une calandre désormais rectangulaire et non plus trapézoïdale.

Consommation en baisse

Techniquement, le RAV4 reprend la même plate-forme que son prédécesseur (mais optimisée en rigidité), garde les mêmes dimensions, au centimètre près, et utilise la même base mécanique, peaufinée. Le quatre cylindres atmosphérique et l'électromoteur développent 185 ch (218 ch auparavant) pour la déclinaison 2 roues motrices

hybride non rechargeable. Une baisse de puissance qui n'empêche pas Toyota d'annoncer des performances en hausse (0 à 100 km/h) et des consommations en baisse de plus d'un demi-litre aux cent kilomètres grâce à une nouvelle batterie plus légère (mais de capacité identique) et à une “*architecture repensée*”. Si l'explication paraît opaque, le résultat est là, du moins en théorie: à l'homologation, le malus CO₂ baisse suffisamment pour compenser l'augmentation du malus au poids en 2026. Et si le gain annoncé se vérifie lors de nos prochaines mesures, cela le ferait passer sous la barre des 6 l/100 km de moyenne (contre 6,4 l/100 km actuellement), ce qui serait un excellent score ! Au volant, en revanche, l'évolution est difficile à percevoir. La poussée reste quelconque, et la transmission typique des Toyota hybrides, inchangée: remarquable de douceur en

Le budget

Le vrai prix d'achat : ce RAV4 de milieu de gamme est cher (près de 50 000 € hors options). La remise de 2 000 € accordée par Toyota compense le malus CO₂ (240 €) et le malus au poids (1 160 €).

Le niveau d'équipement : le deuxième niveau Graphic est déjà bien doté, avec en série des sièges AV électriques et ventilés. Mais en version 2 roues motrices, aucune autre option possible que la peinture.

L'entretien : tous les ans ou tous les 15 000 km.



Le RAV4 n'est pas particulièrement dynamique, ni particulièrement confortable lorsqu'il est chaussé de roues de 20". Ses 185 ch suffisent dans l'absolu mais ne vous collent pas au siège. Bref, au volant, ça manque de sensations...



Nombre de places: 5



Volume: 514 dm³

Les places arrière restent très accueillantes en matière d'espace aux jambes, et le dossier est réglable en inclinaison. Le coffre a étrangement diminué de volume (514 dm³ contre 580 auparavant, selon Toyota), à cause de la forme du hayon...

utilisation "normale", elle fait toujours mouliner le moteur thermique à haut régime à la moindre sollicitation prononcée ou dès qu'il faut grimper une côte un peu raide.

Peu d'évolutions notables

Côté châssis, rien de nouveau non plus: le RAV4 de sixième génération n'est pas un modèle de dynamisme et privilégie le confort, même s'il engendre quelques percussions indésirables sur les grosses déformations. En l'état, un Citroën C5 Aircross offre nettement plus de moelleux. A noter que le nouveau RAV4 propose une déclinaison GR Sport bénéficiant de réglages spécifiques (voies élargies, garde au sol abaissée, amortissement plus ferme) qui rendent l'auto plus dynamique. Les véritables évolutions techniques, s'il faut en trouver, concernent surtout la version hybride rechargeable, désormais disponible en 2 roues motrices et dont la batterie at-



Le nouveau RAV4 reprend la même plate-forme et les mêmes dimensions que son prédécesseur. Son montant arrière est toutefois un peu moins incliné. A part ça, difficile de les distinguer, de profil...



Parmi les nombreux changements sur la planche de bord, le levier de vitesses a laissé place à ce basculeur, ce qui libère de la place sur la console centrale.

teint maintenant 22,7 kWh (18,4 auparavant), permettant de revendiquer 137 km d'autonomie électrique. Sur les versions dites "autorechargeables", les modifications se font plus discrètes. L'une d'elles se trouve à bord:

sur une planche de bord inédite, le système multimédia est complètement inédit et nettement plus abouti sur le plan ergonomique. Par exemple pour le menu des aides à la conduite, désormais facilement acces-

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP

■ AFIL Active ■ Airbags (7) ■ Conduite autonome de niveau 2 ■ Freinage d'urgence auto. ■ Lecture des panneaux ■ Phares et essuie-glaces auto. ■ Surveillance des angles morts, etc.

Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Chargeur de smartphone à induction ■ Clé mains libres ■ Clim auto. bizona ■ Ecran central tactile 12,3"/31,2 cm ■ Hayon motorisé ■ Instrumentation numérique 12,3"/31,2 cm ■ Jantes alliage 20" ■ Rétroviseurs rabattables électriquement ■ Sellerie tissu/Alcantara ■ Sièges AV électriques, chauffants et ventilés ■ Volant chauffant, etc.

EN OPTION Agrément: peinture métallisée (900 €)/premium (1 000 €).

sibles. Cependant, de nombreux bugs (GPS, Android Auto...) ont émaillé notre essai du logiciel (voir "C'est raté, p. 35). Toyota a promis que tout serait résolu avant les premières livraisons. Les autres changements >>>

La coupure d'alerte de survitesse est accessible en un seul geste : un vrai bonheur, surtout par rapport au RAV4 d'avant !



➤➤➤ concernant l'agencement de la planche de bord, avec la disparition du levier de vitesses "à l'ancienne", au profit d'un sélecteur qui permet de gagner beaucoup de place sur la console centrale. Malheureusement, Toyota n'en a pas profité pour améliorer la qualité des plastiques, qui paraissent même en deçà de ceux de la génération précédente. Le reste de l'habitacle n'a quasiment pas changé. On retrouve une belle habitabilité (mais le coffre perd quelques décimètres cubes) et un équipement correct, sans plus au regard des tarifs. Le RAV4 de base a augmenté de 1500€ en finition Dynamic (dès 46450 €), notre modèle d'essai s'affichait à presque 50000 € ! Or on trouve désormais bien moins cher ailleurs...



Poste de conduite

Tous les RAV4 ont droit de série à un siège conducteur électrique. A partir de la finition Graphic (le deuxième niveau), celui du passager avant le devient également, et les deux sont, en outre, chauffants et ventilés, avec mémoire côté conducteur.

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

Ecran tactile

Le système multimédia a largement progressé en ergonomie et en réactivité (malgré les bugs que nous avons connus sur la version de présérie que nous avons testée). Le menu des aides à la conduite est également plus facile d'accès.

Aides à la conduite

Lors de notre essai, nous avons pu utiliser assez longuement la conduite autonome de niveau 2, qui s'est avérée convaincante. La mise en route et les réglages se font facilement via les commandes sur la branche droite du volant. En option, mais uniquement sur les versions 4 roues motrices (un choix marketing), il est possible d'obtenir, en plus, l'aide active au changement de voie via l'activation des clignotants.

Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Conduite semi-autonome	Série
Phares/Essuie-glaces auto.	Série/Série
Feux de route auto./Phares adaptatifs	Série/Indisp.
Assistance au créneau	Indisponible
Facilité de réglage des alertes	◆

Facilité d'utilisation	◆
Lisibilité	◆
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
GPS	Série



C'EST RATÉ

Toyota promet de résoudre les multiples bugs du système multimédia avant les premières livraisons. Ici, le GPS nous situe au large de l'Espagne !



Finition

La planche de bord, entièrement nouvelle, aurait pu en profiter pour progresser en qualité perçue : ce n'est pas le cas, surtout à cause des plastiques pour le moins peu flatteurs, voire en régression par rapport au RAV4 précédent. La qualité d'assemblage, elle, reste sérieuse.

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

Chauffage/Climatisation

La climatisation automatique bizona, de série, comporte un accès direct aux réglages de température au bas de l'écran. Les sièges AV chauffants et ventilés complètent le confort thermique.

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

Système audio

La radio de série (avec DAB et streaming via Mirror Screen) comporte 6 haut-parleurs et peut monter jusqu'à 9 sur les finitions supérieures Lounge et GR Sport.

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

Rangements

Parmi tous les rangements, celui de l'accoudoir central peut s'ouvrir côté conducteur ou passager, et son couvercle est même réversible : moelleux d'un côté pour le coude, et avec rebord de l'autre pour y déposer un objet.



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

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s
Consommation cycle mixte	5,2 l/100 km
Poids	1 715 kg
Diamètre de braquage	11,4 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	185 ch
Couple maxi combiné	221 Nm à 3 200 tr/min
Moteur essence	4 cyl. en ligne, 2 487 cm ³
Hybridation	1 moteur électrique 136 ch
Batterie lithium-ion	1,09 kWh (capacité brute)
Puissance fiscale/CO ₂	7 CV / 117 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 240 € / + 1 160 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., à variation continue
Pneus	235/50 R20
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,60 x 1,86 x 1,68
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km ◆

À LA LOUPE

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

Notre évaluation

Le Toyota RAV4 2.5 Hybride 2WD Graphic (48 900 € *, 185 ch) est évalué parmi les SUV compacts hybrides d'environ 200 ch, dont : Kia Sportage 1.6 T-GDi GT-Line (44 300 € *, 239 ch), MG EHS 1.5 Hybrid+ Luxury (26 800 € *, 224 ch), Nissan X-Trail 1.5 e-Power 205 ch N-Connecta (42 000 € *, 205 ch), Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine (41 900 € *, 200 ch).

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

Notre verdict : correct ●

Le progrès majeur du "nouveau" RAV4 serait la baisse de la conso, si celle-ci se confirme lors de nos mesures. Hormis côté design et multimédia, les évolutions sont minimales, contrairement au prix. Attention, car la concurrence fait rage sur ce segment !



Le nouvel Audi Q3 PHEV défie ses deux meilleurs Q3, X1, GLA : c'est qui

Hybride rechargeable

Audi Q3

1.5 e-Hybrid S line – 272 ch

60 550 € / **58 900 €***



Le vrai prix d'achat :

à peine arrivé, le nouveau Q3 PHEV profite déjà de 6 % de remise. De quoi compenser le malus au poids de 2015 €.

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

Hybride rechargeable

BMW X1

xDrive25e xLine – 245 ch

59 650 € / **60 900 €***



Le vrai prix d'achat :

BMW n'accorde que 2 % de remise à son best-seller. Par ailleurs, son malus au poids est le plus élevé de ce match à trois (2 465 €).

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

Lancé à l'automne dernier, le Q3 de troisième génération opère une véritable mue côté look. Les évolutions techniques sont plus timorées, exception faite de la version hybride rechargeable, qui pourrait bien faire de l'ombre à ses concurrentes...

Malgré ses tarifs salés, l'opus 3 du X1 reste la star des ventes de BMW sur le Vieux Continent. Mais il file déjà sur sa troisième année et le restylage approche. Les points forts de la version PHEV : du dynamisme et un appétit mesuré.



ennemis

le patron ?

Hybride rechargeable

Mercedes GLA

250 e Hybrid EQ AMG Line – 218 ch

59 150 € / 54 900 € *



Le vrai prix d'achat: en fin de carrière, le GLA profite d'une belle ristourne de 9 %. Malus au poids plutôt "light" par ailleurs (1 110 €)...
L'entretien: tous les ans ou tous les 25 000 km.

Bientôt retraits (son remplaçant sera dévoilé cet automne), le GLA 250 e n'est ni le plus performant ni le plus endurant de sa catégorie. Mais il peut toujours compter sur sa planche de bord spectaculaire et sur son confort pour séduire...



Le Q3 hybride rechargeable "2026" ne change pas seulement de peau: il gagne aussi en puissance et en capacité de batterie. S'agit-il pour autant de la nouvelle référence absolue dans le clan des SUV compacts premium ? Laissons les X1 et GLA PHEV s'expliquer avec lui...

► **Texte:** Thierry Réaubourg – **Photos:** Arnaud Saunier

Audi, BMW, Mercedes: l'éternelle valse à trois temps ! Cette fois, au tour du constructeur originaire d'Ingolstadt d'attirer les projecteurs, avec son nouveau Q3. Une troisième génération au style plus musclé, mais toujours bâtie sur la plate-forme MQB de l'opus précédent. Les motorisations essence et diesels n'évoluent guère par ailleurs... Il faut finalement disséquer la version hybride rechargeable pour découvrir de vrais changements. A commencer par

une batterie lithium-ion dont la capacité utile grimpe de 12,9 à 19,7 kWh. Exit, de surcroît, l'ancien 1.4 TSI de 150 ch: place au 1.5 TSI, fort de 27 ch supplémentaires. L'électromoteur à aimants permanents délivrant toujours 115 ch, la puissance maxi combinée atteint désormais 272 ch, contre 245 auparavant. De quoi inquiéter les BMW X1 xDrive25e et Mercedes GLA 250 e, lesquels culminent respectivement à 245 et 218 ch "seulement". Leur capacité électrique est également moindre: 14,2 kWh utiles ►►►

Audi Q3



On peut ici se réjouir de l'excellente position de conduite comme du très complet système multimédia, lisible et simple d'utilisation. A l'inverse, les commodos (boîte auto. à droite), dont seule l'extrémité s'actionne, réclament des doigts de fée. Par ailleurs, quelques plastiques rayables (sur la console) viennent entacher la belle finition générale.

BMW X1



Matériaux de qualité (pas de tissu recyclé sur la planche de bord, contrairement au X3), assemblages rigoureux: le X1 respire le solide ! En revanche, on y est assis plus haut que chez ses rivaux, et le volant épais ne plaira pas à tout le monde. On peste surtout contre le manque de lisibilité et l'ergonomie compliquée des écrans. A revoir...

Mercedes GLE



Plus "bling-bling" que ses deux compatriotes, le GLA est aussi le moins bien fini. En effet, nombre de plastiques sonnent creux et notre modèle d'essai, qui affichait 9 500 km au compteur, n'était pas avare en bruits de mobilier... On s'habitue en revanche assez vite aux commandes tactiles sur le volant et aux menus bien pensés du système d'infodivertissement.

►►► pour le SUV BMW et seulement 10,9 kWh pour celui de Mercedes. Sur la question de l'autonomie, la partie est perdue d'avance pour les meilleurs ennemis du Q3: selon nos mesures, le Q3 parcourt en moyenne 77 km sans brûler d'essence, contre 68 km au cré-

dit du X1 et 49 km côté GLA. De quoi séduire les gros rouleurs effrayés par le prix de la version 2.0 TDI de 173 ch, dont les émissions de CO₂ sont punies d'un malus compris entre 8770 et... 37857 €! Sans parler du malus au poids. Le Q3 e-hybrid ainsi que ses deux rivaux ne pâti-

sent pour leur part que de cette dernière taxe, à hauteur de 1 110 à 2465 €.

Un freinage d'enfer !

Outre sa belle efficacité électrique, le SUV d'Audi peut accéder aux bornes rapides (50 kW maxi), ce dont ses deux com-

patriotes ne sont pas toujours capables (voir encadré p. 40). Heureusement d'ailleurs, car le 1.5 TSI abuse du sans-plomb une fois la batterie en zone rouge. Dans les mêmes conditions, le X1 consomme 1 l/100 km de moins en moyenne... Opter pour ce dernier, c'est aussi bé-



Nombre de places : 5



Volume : 380/500 dm³ (1) ■

Moins haut que ses camarades, le Q3 demeure facile d'accès. Pas besoin de baisser la tête ! Cette génération n'est cependant pas aussi accueillante que la précédente. Même banquette coulissante reculée à son maximum, l'espace dédié aux jambes reste inférieur à la moyenne. En dépit du bac sous le plancher, parfait pour ranger les câbles de recharge, le volume de coffre déçoit. On se console avec le plancher aligné sur le seuil et le dossier de la banquette fractionnable en trois parties (40/20/40).



Nombre de places : 5



Volume : 477 dm³ ●

Avec le X1, au plancher haut perché, l'expression "monter" en voiture prend tout son sens. Si la hauteur sous plafond est confortable, l'espace aux jambes déçoit et le tunnel de servitude encombre la place centrale. Cette version PHEV n'a pas droit à la banquette coulissante, à cause des batteries, mais les dossiers se redressent pour optimiser le volume de coffre. Celui-ci figure dans la bonne moyenne, malgré un seuil haut perché, et il profite d'une surface de chargement bien plane (banquette rabattue).



Nombre de places : 5



Volume : 370 dm³ ▼

Plus court que ses rivaux (le X1 le dépasse de 8 cm et le Q3 de 11 cm !), mais mieux loti en empiètement, le GLA offre davantage d'espace pour les jambes à l'arrière. Pas de banquette coulissante, en revanche, au crédit cette version "à pile". Revers de la médaille, le coffre est à peine plus volumineux que celui d'une Renault Clio. Et pas de double fond pour ranger les câbles de recharge. Bon point, la surface de chargement reste plane une fois les dossiers (40/20/40) de la banquette rabattus.

néficer des meilleures accélérations (477 Nm de couple), de la boîte auto. la plus réactive, de la direction la plus communicative et du meilleur comportement routier, le SUV bavarois étant accessoirement le seul à bénéficier ici d'une transmission intégrale. Les Audi et Mercedes

profitent de suspensions plus prévenantes (le X1 est toutefois moins sec que par le passé), mais se montrent moins alertes lorsque les virages s'enchaînent. Le Q3 souffre en effet d'un train avant paresseux et d'un volant trop lourd, le GLA d'amples mouvements de caisse et d'une

direction trop souple... En revanche, chapeau bas à l'Audi pour ses formidables distances de freinage : de 6 à 8 m de moins que ses congénères pour stopper net à 130 km/h (60 m) ! Sa pédale "à consistance variable" est pourtant loin d'être la plus agréable à utiliser. Elle dépend

en effet beaucoup des besoins en régénération de la batterie et devient parfois spongieuse... Uniquement liée au profil de la route et à la circulation chez Audi et BMW, l'intensité du frein régénératif reste modulable à la demande chez Mercedes, via les palettes au volant. Un >>>

Autonomie, temps de charge, consommation de carburant

Les bons compromis du X1...

Audi Q3

77 km d'autonomie électrique et accès aux bornes rapides (le "plein" en 25 min grâce au chargeur DC de 50 kW) : le Q3 est taillé pour les gros rouleurs.



► L'**Audi Q3** e-Hybrid est le seul de nos trois prétendants à bénéficier d'un chargeur DC (courant continu) destiné aux bornes rapides. Idéal pour faire "le plein" de la grosse batterie (19,7 kWh utiles) lors d'un long trajet. Grâce aux 50 kW de puissance de charge, un ravitaillement de 10 à 80% n'immobilise le Q3 que 26 minutes. En courant alternatif (AC), comptez 2 h sur une borne délivrant 11 kW, 3 h sur une Wallbox à 7,4 kW et 16 h à domicile, sur une prise secteur classique. Surtout, ce SUV peut parcourir 77 km sans avoir recours à son moteur à pistons. Mais gare une fois les accus à plat ! Sans la fée électricité, le 1.5 TSI de 177 ch devient gourmand, avec 8,1 l/100 km de SP95 en moyenne et des pointes à 8,5 l en ville. Il est donc conseillé de profiter des puissants chargeurs pour ravitailler en électrons dès que la batterie arrive dans le rouge.

BMW X1

Le X1 n'accepte malheureusement pas de charge rapide en courant continu (DC). BMW estime que ses clients ravitaillent essentiellement à domicile...



► Le **BMW X1** xDrive25e, dont le moteur thermique ne compte que 3 cylindres (4 au crédit de ses camarades), consomme entre 0,7 et 1 l/100 km de moins en moyenne lorsque la batterie est entièrement déchargée. Mais c'est surtout sur le réseau secondaire, où l'on circule à 80-90 km/h, que le bavaois fait des miracles, avec seulement 6,3 l/100 km relevés, contre 7,5 l chez Mercedes et 7,7 l chez Audi. Sacrés écarts ! De quoi compenser une autonomie électrique inférieure : 68 km en moyenne. Logique, puisque la batterie plafonne ici à 14,2 kWh de capacité nette. C'est aussi pourquoi le X1 se passe de charge rapide en courant continu, les 7,4 kW du chargeur AC de série étant jugés suffisants, chez BMW, pour assurer des recharges courtes, comprises entre 2h40 sur Wallbox et bornes publiques (câble Mode 3 fourni) et 8h30 sur secteur.

Mercedes GLA

Le GLA se contente d'un modeste chargeur 3,7 kW de série. Celui de 7,4 kW, nécessaire pour se brancher à une Wallbox, est facturé 600 €...



► Le **Mercedes GLA** 250 e apparaît aujourd'hui à la traîne avec sa modeste batterie de 10,9 kWh utiles – qui n'offre pas plus de 50 km d'autonomie électrique – et son petit chargeur AC de série (3,7 kW), limitant les recharges aux prises secteur (10 h), aux petites Wallbox et aux bornes publiques les moins puissantes (environ 4 h dans les deux derniers cas). Pour accélérer les recharges, il faut casser sa tirelire, les chargeurs AC digérant 11 kW et DC (22 kW maxi) s'affichant à 600 €... chacun ! Le premier permet de diviser l'attente par deux sur Wallbox et bornes idoines, le second de ne pas dépasser 40 min grâce à un superchargeur. Pas d'exploit non plus en consommation de SP95 : tablez sur 7,8 l/100 km en moyenne pour alimenter le 1 332 cm³ de 163 ch lorsque la batterie déclare forfait. Un moteur sonore dans l'effort, et dont les performances manquent de brio.

CONSOS/AUTONOMIES	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Consommation moyenne ⁽¹⁾	8,1 l/100 km	7,1 l/100 km	7,8 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽¹⁾	7,7 / 8 / 8,5 l/100 km	6,3 / 7,3 / 7,8 l/100 km	7,5 / 7,7 / 8,2 l/100 km
Autonomie électrique moyenne	77 km	68 km	49 km
Route/Autoroute/Ville	80/70/80 km	72/64/68 km	50/47/50 km
Puissance de charge AC/DC	11 kW/50 kW	7,4 kW/Indisponible	3,7 kW ⁽²⁾ /22 kW ⁽³⁾

1. Mesures batterie vide. 2. Jusqu'à 11 kW en option (600 €). 3. Option à 600 €.

►►► vrai plus pour le confort des occupants, la récupération d'énergie cessant de jouer au yoyo une fois choisi l'un des trois niveaux d'intensité. Mais le bien-être des passagers passe surtout, à nos yeux, par un niveau d'équipement correct. Et c'est ici que les Athéniens s'atteignent. A ce chapitre, et malgré les tarifs pra-

tiqués (même si le GLA est moins cher que les deux autres), c'est le concours de radinerie...

Compacts, sauf le prix...

400 € pour la connexion Apple CarPlay/Android Auto du GLA : à vot' bon cœur m'sieurs dames ! La clim bizonne ? Une option là encore chez Mercedes comme

chez Audi. Le chargeur à induction et la clé mains libres ? Noyés dans un pack à 2150 € pour le X1. Même le régulateur de vitesse adaptatif, que certains modèles plus bas de gamme livrent aujourd'hui de série, vous sera facturé en supplément sur les SUV BMW et Mercedes. Avec quelques extras, type toit pa-

noramique, peinture métallisée, suspension pilotée ou conduite semi-autonome, sans oublier l'inévitable malus au poids, ces trois SUV compacts tutoient les 75 000 € ! A choisir, le X1, sobre, mieux fini, nanti du meilleur compromis habitabilité/coffre et plus sympa à conduire, se révèle le moins "déraisonnable". ■



NOS MESURES	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Vitesse maxi	207 km/h	190 km/h	210 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D.A.	28s	27s2	29s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s1	4s2	5s1
Poids	1 922 kg	1 910 kg	1 857 kg
Diamètre de braquage	11,8 m	11,7 m	11,4 m
Freinage 130 à 0 km/h	60 m	66 m	68 m

LA TECHNIQUE	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Puissance maxi combinée	272 ch	245 ch	218 ch
Couple maxi combiné	400 Nm	477 Nm	450 Nm
Moteur essence	4 cylindres + turbo, 1 498 cm ³	3 cylindres + turbo, 1 499 cm ³	4 cylindres + turbo, 1 332 cm ³
Hybridation rechargeable	1 moteur électrique	1 moteur électrique	1 moteur électrique
Puissance maxi (essence/électrique)	177/115 ch	136/109 ch	163/109 ch
Couple maxi (essence/électrique)	250/330 Nm	230/247 Nm	270/300 Nm
Batterie lithium-ion	19,7 kWh (utiles)	14,2 kWh (utiles)	10,9 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	9 CV / 48 g/km	7 CV / 56 g/km	9 CV / 67 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 € / + 2 015 €	0 € / + 2 465 €	0 € / + 1 110 €
Transmission	Aux roues avant	4x4	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 8 vitesses
Pneus	245/45 R19	225/55 R18	235/50 R19
Réservoir	45 litres	47 litres	35 litres
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,86 x 1,60	4,50 x 1,85 x 1,63	4,42 x 1,84 x 1,62
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Donnée constructeur.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Airbags (7) ■ Lecture des panneaux ■ Phares (leds) + essuie-glaces auto. ■ Pleins phares auto. (sauf X1: 200 €) ■ Régulateur/limiteur de vitesse ■ Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. (+ rétros ext. sur Q3) ■ Surveillance de l'attention du conducteur.

Agrément: aide au station. AV/AR + caméra de recul + Park Assist ■ Banquette 40/20/40 ■ Clim auto. ■ GPS ■ Hayon électr. ■ Jantes alu 19" (18" sur X1).

LES DIFFÉRENCES	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Clé mains libres/Chargeur de smartphone par induction	Série/Série	2 150 € ⁽¹⁾	Série/Série
Clim auto. bizona/Sièges avant chauffants	1 150 € ⁽²⁾	Série/Série	800 €/Série
Connexion Apple CarPlay et Android Auto	Série	Série	400 €
Peinture métallisée/Toit ouvrant panoramique	900 €/1 500 €	990 €/1 450 €	950 €/1 450 €
Régulateur de vitesse adaptatif/Surveillance des angles morts	Série/1 300 € ⁽³⁾	850 €/650 € ⁽⁴⁾	500 €/550 €

Équipements inclus dans : 1. Pack Premium, 2. Pack Climatisation Plus, 3. Pack Tech Plus, 4. Pack Driving Assist Plus.

Notre classement



LES NOTES DU	Audi Q3	BMW X1	Mercedes GLA
Comportement routier	15	16	13
Équipements de sécurité	12	11	11
Agrément/performances	14	16	12
Confort/insonorisation	16	15	17
Équipements de confort/garantie	16	15	15
Habitabilité/coffre	6	10	7
Aspects pratiques	13	12	12
Présentation/ finition	17	18	17
Consommation/autonomie électrique	13	15	10
Prix	7	5	11
	2 ^e 129/200	1 ^{er} 133/200	3 ^e 125/200

Victoire : BMW X1

Malgré son autonomie inférieure, ses solutions de charge moins avancées que celles du Q3 et son prix élevé, le X1 fait mieux que se défendre. Il est en effet le plus sobre une fois sa batterie à plat et il offre un agrément de conduite supérieur. Finition, habitabilité

et volume de coffre sont également à son avantage. Le Q3 reste néanmoins très plaisant, et son système d'infodivertissement à notre préférence. La palme du confort revient au GLA, moins onéreux mais à l'efficacité décevante.

Moteur: V8 bloc fonte à arbre à cames central, carburateur double corps
Cylindrée: 4 785 cm³
Puissance: 186 ch SAE à 4 000 tr/min
Vitesse maxi: env. 130 km/h
Production: 815 826 exemplaires (1957-1960)



NOTRE COTE

Autour de
23 000 €⁽¹⁾

Il y a 69 ans, Ford sortait la troisième génération de F-100

Aussi pratique que rustique



Le F-100, c'est du lourd ! Dans la pure tradition US. Avec son moteur V8 maousse, cet engin à vocation utilitaire est appelé à jouer les gros bras plutôt que les danseuses étoile, si vous voyez ce que je veux dire...

► **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Yann Lefebvre

Faire dans la dentelle: ce n'était pas vraiment le but recherché par cette nouvelle génération d'utilitaire, entièrement pensée pour affronter des tâches ardues et s'acquitter de travaux de force. Pour lui, un schéma technique sans innovation ni fantaisie: un très vieux, très passéiste châssis en échelle, avec deux bons gros essieux rigides, nantis d'antiques ressorts à lames à l'arrière. Et une transmission

aux roues postérieures, commandée par une boîte auto. à trois pauvres rapports, la norme à l'époque aux Etats-Unis. Décrit comme ça, rien qui émoustille vos sens. Mais l'engin fascine...

Un tout autre monde

Si vous n'aimez pas le dépaysement automobile et que vous êtes addict de conduite feutrée, de silence ouaté et d'écrans connectés, ce F-100 de troisième génération va

vous horripiler. C'est du brut et du brutal. Strictement rien n'a été pensé pour augmenter votre confort ni vous gratifier de commandes velouteuses. Ou alors... les concepteurs se sont totalement plantés. Concrètement, cet engin de 1 567 kg à vide – énorme pour un pick-up sans partie arrière tôle – partage sa technique rustique avec la gamme de petits camions Ford et ne ménage en aucun cas son conducteur

ni ses passagers. Et vous le devinez à sa proue massive, la bête n'est pas une championne d'aérodynamique...

A bord, vous trouvez un cocktail cohérent, à l'opposé des séductions auxquelles nous habituent les prévenantes voitures modernes: suspensions rudes, sièges sans aucun maintien ni moelleux, vibrations à gogo et un bon gros bruit constant, bourdonnant et rudoyant à souhait. Le dépaysement est total: commandes dures, freins exigeant un lourd appui sur la pédale et direction non assistée qui s'oppose fermement à tout braquage des roues en manœuvres. Ceci étant, l'assistance était proposée en option, équippement certes agréable mais qui



1957

Cette année-là...



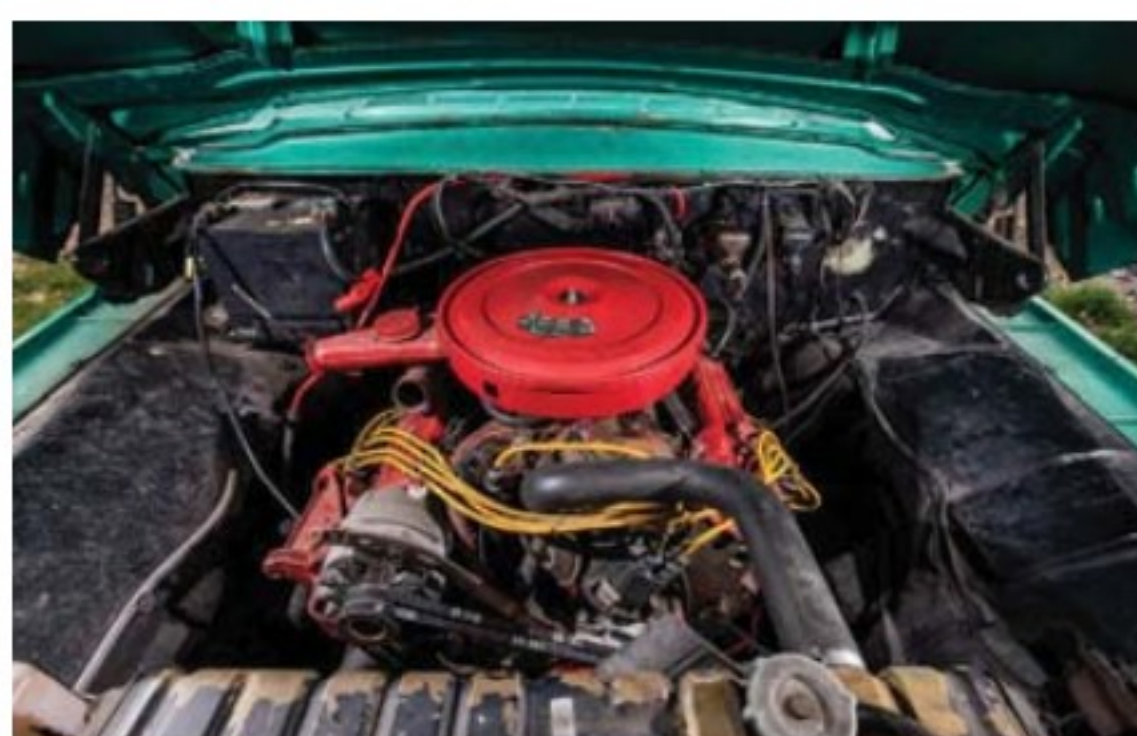
HELLENIC IT MUSEUM

➤ Embarqué dans deux avions, le plus gros ordinateur du monde à l'époque, arrive à Orly. Cet IBM 704 américain est composé de 25 unités et pèse 21 tonnes! Il stocke ses données sur des bandes magnétiques. Avec une capacité de mémoire qui fait sourire aujourd'hui: 18 Ko. Ce mastodonte a été construit en 23 exemplaires.



Tableau de bord en tôle, surmonté d'un garnissage en plastique et assorti à la teinte extérieure. Il en ressort un parfum d'exotisme, augmenté par le gros compteur de vitesse.

Le plateau est capable d'accueillir sans qu'ils dépassent des objets de 2,51 m de long... avec 1,78 m de largeur utile. Et quatre pauvres tambours chargés de ralentir le tout.



Un moteur V8 Ford type Y, famille de "petits" huit-cylindres du groupe. Mécanique simple au rendement limité, n'aimant pas les hauts régimes et raffolant du carburant.



5,27 m de long. Et encore, c'est juste parce que c'est le plus court châssis proposé à l'époque. Le pare-brise panoramique permet au conducteur une large vision qui rend la conduite de cet encombrant engin pas si inquiétante, finalement.

augmentait l'imprécision d'une direction qui, déjà, se singularise par un flou désorientant. Le V8 4,8 l, la plus grosse cylindrée alors proposée, offre du couple et de la reprise, mais ne lui demandez pas de délicatesse. Quant à la boîte auto., une tendance à glisser à l'engagement des rapports, ce qui majore encore une consommation inquiétante: 23 l/100 km. Mais vous vous consolez en pensant

que vous êtes aux commandes d'un monument historique américain, avec ses pare-chocs brutaux, ses chromes démesurés et son gigantisme intégral. Ce modèle des F-Series fait partie d'une lignée initiée en 1948, et qui existe toujours aujourd'hui, avec la quatorzième génération... En collection, les trois premières séries, jusqu'en 1960, sont les plus recherchées.

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 !**

3€25 / 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 39€ (1)
☐ Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 3,25€ 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 #D1675008

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion simple. ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 juin 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 dpo@revworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>





Avant les grands week-ends de mai

Contrôle des niveaux : un geste simple et nécessaire



Avant d'entreprendre un grand trajet, un coup d'œil sous le capot peut être salutaire, que ce soit pour s'épargner une panne sur la route ou pour détecter une défaillance. Voici comment partir l'esprit plus léger...

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux – **Photo :** Nicolas Soler

D'abord, placez-vous dans de bonnes conditions. Gare à votre auto sur un sol plat, et attendez que le moteur soit froid pour commencer l'opération. L'huile pourra ainsi redescendre dans le carter et, surtout, vous éviterez de vous brûler en ouvrant le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, sous pression lorsque la température grimpe. Cela vous laisse le temps de préparer le maté-

riel nécessaire : outre les différents bidons, prévoyez un entonnoir et des chiffons pour le nettoyer entre chaque utilisation. Car l'huile n'apprécie guère les autres liquides, et inversement...

Ensuite, il faut distinguer les appoints "normaux" de ceux qui doivent vous alerter. Ainsi, une baisse du niveau du liquide du lave-glace ou d'AdBlue pour les diesels qui en sont équipés est tout à fait logique.

A l'inverse, certains fluides n'ont aucune raison de descendre sous le minimum, à moins d'un problème plus ou moins grave. Liquide de frein ou de refroidissement, huile moteur ou de direction assistée ne sont pas censés manquer, sauf en cas de fuite ou d'une consommation anormale. Dans ce cas, rendez-vous au garage pour détecter l'origine du souci, qui peut aussi entraîner une contre-visite au contrôle technique (pollution des sols).

Enfin, attention aux excès de zèle ! L'appoint ne doit pas dépasser le niveau maxi. Par exemple, un trop-plein d'huile sur un diesel peut être aspiré dans les cylindres, provoquant un emballement, et donc une destruction du moteur. ■

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 Samson
Avocat au barreau
de Paris spécialiste
en droit des infractions
routières



Alexandre Hauguel
Médecin généraliste



Julien Niel
Chiropracteur

Achetez une occasion économe

Les championnes



Les prix à la pompe battent des records, mais tout le monde n'est pas encore prêt à passer à l'électrique. La consommation des voitures est donc plus que jamais au cœur des préoccupations. Pour vous aider à faire le bon choix, nous avons compilé les mesures réalisées par notre labo afin de dresser la liste des modèles de moins de 5 ans les plus sobres, par segment et par motorisation.

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux



Les citadines

Le bon choix en essence



YANN LEFEBVRE

Suzuki Swift III 1.2 Hybrid 83

4 CV 83 ch 162 km/h 4,9 l/100 km
Autonomie: 755 km

Vu une Pack de 2021 avec 86 000 km à **11 890 €**

► Compacte (3,84 m de long) et légère (940 kg), la Suzuki Swift parvient à d'excellents résultats côté consommation avec son 1.2 essence à micro-hybridation. L'agrément de conduite n'est pas sacrifié : on profite d'un comportement routier dynamique et de performances suffisantes. Autres atouts de la nipponne : une fiabilité rarement prise en défaut et une dotation complète dès l'entrée de gamme Advantage (climatisation manuelle, phares automatiques...). En finition Pack, c'est carrément le luxe : GPS, vitres arrière électriques, accès mains libres, aides à la conduite...

Le bon choix en diesel



NICOLAS SOLER

Renault Clio V 1.5 Blue dCi 100

5 CV 100 ch 177 km/h 5 l/100 km
Autonomie: 780 km

Vu une Business 5 portes de 2022 avec 78 000 km à **12 490 €**

► A peine moins sobre que l'ancien bloc de 85 ch, le 1.5 Blue dCi 100 confère à la Clio des reprises plus toniques, renforçant encore l'intérêt qu'elle présente pour les gros rouleurs. Car l'auto se révèle fiable et toujours aussi convaincante dans le rôle de petite polyvalente. En occasion, ce bloc est souvent associé à la finition Business, réservée aux pros en neuf. Elle complète la dotation de la Zen (clim manuelle, Mirror Screen) avec un GPS et un radar de recul, sans majoration du prix. L'offre abondante permet en outre de trouver des exemplaires affichant un kilométrage raisonnable.

Le bon choix en hybride



NICOLAS SOLER

Toyota Yaris IV Hybride

5 CV 116 ch 173 km/h 5 l/100 km
Autonomie: 720 km

Vu une Dynamic Business de 2021 avec 84 000 km à **13 990 €**

► Pionnière des citadines hybrides, la Yaris reste incontournable sur le marché, malgré une surcote persistante. Pour cette quatrième génération, il faut ainsi viser des autos ayant plus de 60 000 km si l'on veut descendre sous la barre des 15 000 €. A ce tarif, les Dynamic et leur déclinaison Business sont majoritaires. La première offre déjà une caméra de recul. La seconde ajoute des antibrouillards et un GPS, sans supplément. A l'usage, la douceur reste exemplaire en ville, les relances plus toniques et moins sonores que par le passé sur route. Et sur cet opus, la fiabilité est tout simplement irréprochable.

de la sobriété



ADOBE STOCK

Les SUV citadins

Le bon choix en essence



ARNAUD SAUNIER

Skoda Kamiq 1.0 TSI DSG



6 CV 116 ch 193 km/h 6,2 l/100 km
Autonomie: 806 km

Vu un Selection de 2024 avec 27 000 km à **19 490 €**

➤ Restylé courant 2023, le SUV citadin de Skoda obtient de très bons scores au chapitre consommation grâce à l'association du 1.0 TSI 116 et de la boîte DSG7. Un binôme éprouvé qui offre un réel tonus et un bel agrément de conduite au Kamiq, par ailleurs confortable. Vaste, bien présenté et construit avec soin (mieux qu'un VW T-Roc!), celui-ci affiche une belle dotation, d'autant que ce TSI 116 fait l'impasse sur la triste finition de base Active. En version Selection, il a droit aux jantes alu, au Mirror Screen, à la clim automatique et aux feux à leds.

Le bon choix en diesel



JEAN-BRICE LEMAL/DACIA

Dacia Duster II 1.5 Blue dCi 115



6 CV 115 ch 176 km/h 5,3 l/100 km
Autonomie: 943 km

Vu un Extreme de 2023 avec 48 000 km à **19 990 €**

➤ Restylé en septembre 2021 puis en juin 2022, l'ancien Duster voit ses tarifs baisser en occasion. Le phénomène est hélas moins marqué en diesel, absent sur l'actuelle mouture. On se console avec une sobriété exemplaire, que seul le (fragile) 1.5 BlueHDi des Peugeot-Citroën parvient à égaler. Optimisé sur les phases 2 et 3, le 1.5 Blue dCi de 115 ch offre de bonnes performances et fait du Duster un agréable compagnon de route. D'autant que celui-ci a nettement progressé au chapitre confort, et garde par ailleurs l'avantage d'un coffre généreux au regard de ses 4,32 m de long.

Le bon choix en hybride



YANN LEFEBVRE

Renault Captur II 1.8 full hybrid E-Tech



6 CV 160 ch 177 km/h 5,4 l/100 km
Autonomie: 888 km

Vu un Techno de 2025 avec 7 000 km à **25 990 €**

➤ Arrivé début 2025 sous le capot du Captur restylé, l'ensemble 1.8 full hybrid apporte de nets progrès. Consommation en baisse, performances et agrément en hausse: la mécanique est plus fluide et plus efficace. Le SUV Renault conserve par ailleurs son comportement dynamique et sa présentation soignée. Bon point, la banquette reste coulissante, même si le coffre perd un peu de volume en hybride (de 334 à 554 dm³). En Techno (aide au stationnement AV/AR, clim auto.), le nouvel écran tactile de 10,3" se dote d'une interface Google, qui intègre la navigation.

Les compactes

Le bon choix en essence



ARNAUD SAUNIER

Volkswagen Golf 1.5 eTSI 150 DSG

8 CV 150 ch 215 km/h 6,1 l/100 km
Autonomie: 819 km

Vu une Style de 2024 avec 28 000 km à 28900 €

➤ Etonnant, ce 1.5 essence! Malgré ses 130, voire 150 ch, il parvient à se montrer encore plus sobre que son petit frère le 1.0 TSI ou que le 1.2 PureTech, deux blocs 3 cylindres. Son association avec l'inévitable boîte à double embrayage DSG7 fonctionne parfaitement, offrant un bel agrément de conduite et de bonnes performances. Dans les annonces, le faible écart de prix entre les deux puissances disponibles plaide en faveur du 150 ch, d'autant que celui-ci fait l'impasse sur les finitions basses. En Style, la dotation est déjà riche avec GPS, jantes alu 17" et sièges électriques.

Le bon choix en diesel



NICOLAS SOLER

BMW Série 1 F70 120d

8 CV 163 ch 207 km/h 5 l/100 km
Autonomie: 980 km

Vu une Design de 2025 avec 18 000 km à 32990 €

➤ Sous ses airs de gros restylage, la Série 1 type F70 cache un moteur diesel profitant désormais d'une micro-hybridation. Au passage, la puissance grimpe de 150 à 163 ch, tandis que la sobriété devient exemplaire, égalant celle des meilleures citadines. Autre bonne nouvelle pour le portefeuille, la dotation de l'entrée de gamme Design apparaît très complète (clim, essuie-glaces et phares à leds automatiques, GPS), même si le look reste sage pour du premium. A l'usage, le couple élevé, l'insonorisation soignée et la boîte auto. réactive en font une formidable machine à rouler.

Le bon choix en hybride



YANN LEFEBVRE

Toyota Prius Hybride rechargeable

8 CV 223 ch 180 km/h 5,1 l/100 km
Autonomie: 784 km

Vu une Dynamic de 2023 avec 24 000 km à 29990 €

➤ Uniquement proposée en hybride rechargeable de 223 ch, la dernière Prius continue de faire figure de référence aux chapitres sobriété et fiabilité. Ce qui, comme pour ses aînées, se traduit par des cours assez élevés en seconde main. Plus séduisante que par le passé, cette berline de 4,60 m de long souffre néanmoins d'un coffre décevant (310 dm³) au regard de son gabarit. A l'inverse, on apprécie l'agrément de conduite, porté par une direction douce et un châssis plus dynamique qu'avant. Le tout avec des suspensions prévenantes et une dotation complète d'entrée de jeu.

Les SUV compacts

Le bon choix en essence



NICOLAS SOLER

Mini Countryman C

8 CV 170 ch 206 km/h 6,9 l/100 km
Autonomie: 782 km

Vu un Classic de 2025 avec 16 000 km à 33990 €

➤ Il a bien grandi, le dernier Countryman: il mesure désormais 4,45 m de long. Ce qui ne l'empêche pas de figurer parmi les SUV les plus économes en carburant. Fort de 170 ch, le 3 cylindres essence offre déjà une belle douceur, d'autant que son association avec la boîte à double embrayage fonctionne bien. A bord, on profite d'un bel espace (et d'un coffre de 460 à 565 dm³), mais on regrette que la banquette coulissante soit désormais facturée en sus. A peine plus chère que la rare Essential, la version Classic intègre le chargeur à d'induction et des sièges chauffants mêlant cuir et tissu.

Le bon choix en diesel



ARNAUD SAUNIER

BMW X1 18d sDrive

8 CV 150 ch 206 km/h 5,5 l/100 km
Autonomie: 818 km

Vu un Business Design de 2023 avec 60 000 km à 32990 €

➤ Avec sa transmission aux seules roues avant et son absence d'hybridation, le dernier X1 diesel d'entrée de gamme prouve qu'une recette ultra-classique peut faire mouche au chapitre consommation. Le tout sans sacrifier les performances! La boîte à double embrayage (7 rapports) se montre douce et réactive, offrant des relances franches, mais parfois un peu sonores. Le comportement routier dynamique s'accompagne d'un confort ferme, sans excès. Bonne nouvelle, la dotation est complète dès l'entrée de gamme (sans nom), avec GPS, hayon électrique et clim bizona.

Le bon choix en hybride



FLORIAN GROUT

Nissan Qashqai e-Power

8 CV 205 ch 177 km/h 5,4 l/100 km
Autonomie: 1018 km

Vu un N-Connecta de 2025 avec 5 000 km à 32490 €

➤ En passant de 190 à 205 ch, la version e-Power du Qashqai évolue au-delà de la seule puissance. Fidèle à la propulsion électrique – le moteur thermique ne servant que de générateur –, elle réduit son appétit de 1,4 l/100 km, ce qui fait du SUV nippon le plus sobre de sa catégorie. A la conduite, l'ensemble se distingue par une douceur et une discrétion remarquables, tout en offrant le tonus propre aux électriques. Bon point également pour l'agilité et le confort. Très belle dotation sur la N-Connecta (GPS, aide active au stationnement, jantes alu 18"), la plus répandue.

Les familiales

Le bon choix en essence



MATT HOWEL/PEUGEOT

Peugeot 508 SW 1.2 PureTech 130 EAT8

7 CV 130 ch 203 km/h 6,8 l/100 km
Autonomie: 911 km

Vu une GT de 2023 avec 32 000 km 23 990 €

➤ Acheter une 1.2 PureTech ? J'en vois qui se pincement le nez... Mais, entre la nouvelle courroie installée depuis 2022, l'entretien sévéré (vidange tous 15 000 km ou un an) et la garantie de 8 ans ou 160 000 km qui couvre toutes les autos du groupe, la question se pose, d'autant que les tarifs sont très attractifs. Dans le cas de cette 508 break, on dispose d'un engin sobre, plaisant à mener grâce à une boîte auto. à 8 rapports très réussie, et offrant un comportement routier exemplaire. La décote permet même de viser une séduisante version GT pour un budget raisonnable.

Le bon choix en diesel



FLORIAN GROUT

Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 150 DSG7

8 CV 150 ch 211 km/h 4,8 l/100 km
Autonomie: 937 km

Vu une Selection de 2024 avec 48 000 km à 25 990 €

➤ En berline comme en break Combi (coffre de 653 dm³), la dernière Octavia figure parmi les plus sobres de sa catégorie. Le second, très répandu, n'est guère plus cher: aucune raison de s'en priver. Sous le capot, on retrouve l'inévitable association du 2.0 TDI 150 et de la boîte DSG à 7 rapports, largement éprouvée et toujours aussi efficace. Avec les roues de 17", le confort est d'un bon niveau, et l'habitabilité généreuse au regard des 4,70 m de long. Equipement très correct en entrée de gamme Selection, avec Mirror Screen et écran de 12,9", clim bizona et radar de recul.

Le bon choix en hybride



FLORIAN GROUT

Volkswagen Passat 1.5 eHybrid

8 CV 204 ch 220 km/h 6,8 l/100 km
Autonomie: 661 km

Vu une Life Plus de 2024 avec 29 000 km à 30 990 €

➤ Désormais uniquement proposée en break SW (4,92 m de long et 610 dm³ pour les bagages), la dernière Passat réussit l'exploit d'afficher un appétit de citadine dans ses versions eHybrid de 204 et 272 ch. Déjà performante et plus accessible, la première suffit largement à mouvoir ce beau bébé. Tant mieux, car le ticket d'entrée reste (trop) élevé en neuf: plus de 52 000 €! En occasion, l'offre débute à 30 000 € avec des Life Plus, la version de base (sans nom) étant quasi introuvable. On dispose ainsi du GPS, de jantes alu de 17", d'une clim trizone et de l'aide active au stationnement.

Les SUV familiaux

Le bon choix en essence



NICOLAS SOLER

Peugeot 5008 e-DCS6

7 CV 136 ch 192 km/h 6,6 l/100 km
Autonomie: 848 km

Vu un Allure Pack de 2023 avec 56 000 km à 25 990 €

➤ En convertissant son 1.2 PureTech à l'hybridation légère en 2023, le 5008 a gagné sur tous les plans. Plus sobre – au point de devenir une référence –, il est aussi plus fiable grâce au remplacement de sa courroie de distribution immergée par une chaîne sans entretien. La douceur et les performances sont au rendez-vous, même si on déplore quelques à-coups au rétrogradage. A bord, on retrouve avec plaisir les sièges arrière coulissants (coffre de 639 à 779 dm³) et la possibilité de disposer de deux sièges supplémentaires, la soute passant alors à 214 dm³ seulement.

Le bon choix en diesel



YANN LEFEBVRE

Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150 DSG7

8 CV 150 ch 199 km/h 6,1 l/100 km
Autonomie: 901 km

Vu un Selection de 2024 avec 39 000 km à 38 990 €

➤ Encore une Skoda parmi les modèles plus sobres ? Logique: comme le reste de la gamme, le Kodiaq II pioche dans la banque d'organes Volkswagen, qui comporte des moteurs très efficaces. Et comme il est moins lourd que ses cousins, il obtient d'excellents résultats. Disponible en 5 ou 7 places – ce dernier étant le plus fréquemment proposé –, le SUV tchèque est un excellent choix pour les familles, avec une soute de 660 à 835 dm³ en 5 places, et d'encore 335 dm³ en 7 places. Bel équipement en Selection (sièges chauffants, clim trizone, hayon électrique), majoritaire dans les annonces.

Le bon choix en hybride



ARNAUD SAUNIER

Renault Espace E-Tech

7 CV 200 ch 178 km/h 6,2 l/100 km
Autonomie: 887 km

Vu un Techno de 2023 avec 47 000 km à 29 990 €

➤ Alors qu'il a totalement basculé dans le segment des SUV, le dernier Espace ne se décline qu'en version hybride de 200 ch. Et malgré son poids élevé (1,8 tonne), il parvient à afficher des consommations raisonnables. Dommage que cela s'accompagne de quelques hésitations du système hybride. Autre bémol: les places du 3^e rang sont à réserver aux enfants, tant en raison de leurs cotes réduites que pour des questions d'accès. Et le coffre devient alors symbolique (170 dm³ en 7 places, contre 480 à 670 dm³ en 5 places)... Bien loin des capacités des monospaces d'antan.



Peugeot 308 (depuis 2021) à moins de 18 000 €



Pas donnée en neuf, la troisième génération de 308 est autrement plus abordable en occasion. De quoi s'offrir une compacte moderne et agréable... à condition de choisir le bon modèle et d'éviter quelques pièges. *Auto Plus* vous explique tout.

► **Texte:** Jacques Warnery – **Photos:** Nicolas Soler

Lancée fin 2021, la toute dernière Peugeot 308 fait de l'œil aux amateurs de berlines compactes: optiques fines, calandre sculptée et fameux "croc" à leds. Une proposition d'autant plus tentante que la Lionne se montre vraiment accessible en occasion. Les déboires que subit le groupe Stellantis à cause de ses blocs essence PureTech et diesel BlueHDi expliquent en grande partie la chute de ses cours sur le marché de la seconde main, mais des solutions existent pour rassurer les esprits. Tout d'abord, la fiabilité progresse à partir de 2023, avec une nouvelle courroie

de distribution pour le premier et une chaîne revue pour le second. Ensuite, Peugeot étend gratuitement sa garantie sur les soucis reconnus: 10 ans sur l'essence et 7 ans sur le diesel (dans la limite de 180 000 km), à condition que les intervalles de révision soient respectés. Ceux-ci ont d'ailleurs été ramenés à 15 000 km ou un an sur le PureTech, avec un changement de courroie tous les 6 ans ou 100 000 km depuis le lancement de la 308. Ce surcoût à l'entretien est largement compensé par des tarifs très attractifs en occasion et par les qualités de cette compacte moderne et technologique.

L'opération séduction se poursuit à l'ouverture de la porte: on découvre un habitacle à la présentation moderne et des matériaux aussi valorisants que bien assemblés. La planche de bord dispose d'un affichage digital sur toutes les finitions et d'un effet 3D (dès la GT) spectaculaire, à défaut d'être reposant pour les yeux. L'ergonomie apparaît toutefois un peu confuse et l'habitabilité arrière déçoit de la part d'une compacte de 4,37 m de long.

Douce Lionne

Le coffre de 397 dm³ n'a, lui, rien d'exceptionnel, et celui de la version hybride rechargeable s'en

tient à 313 dm³. Si elle n'est pas la plus familiale des compactes, la 308 est l'une des plus confortables. La délicatesse avec laquelle elle préserve les vertèbres de ses occupants des agressions de la chaussée incite aux longs trajets. A l'avant, le conducteur passe aussi un bon moment, grâce à une direction précise et à un comportement dynamique, sans être aussi enjoué et précis que celui de ses devancières.

L'offre essence PureTech est de loin la plus abordable, et le 130 ch constitue un bon choix à partir du millésime 2023. Capable de rouler 42 km en tout électrique, l'hybride est intéressant (avec un coût un peu plus important), à condition de pouvoir recharger chez soi. Parfait pour les gros rouleurs, le diesel affiche en revanche des kilométrages plus élevés, et les autos de 2023 sont très rares dans ce budget. ■

La 308 est également disponible en break, à des tarifs proches de ceux de la carrosserie 5 portes.



Nombre de places: 5



Volume: 397 dm³

A l'arrière, les occupants composent avec une largeur aux coudes et un espace aux jambes réduits. Le coffre n'est pas très vaste et ne dispose pas d'un plancher de chargement ajustable. Une trappe à skis est en série à partir de la finition Allure.

Quelle finition ?

Dès la base, Active Pack, on dispose de l'essentiel côté équipement sécuritaire (freinage d'urgence auto., alerte de vigilance...) et d'agrément (clim auto., écran avec réplique de smartphone, etc.). Les Allure et Allure Pack sont plus sophistiquées et valorisantes, tandis que la GT se démarque par une présentation intérieure et extérieure sportive, mais attention au confort (jantes 18"). La GT Pack n'est proposée qu'en PureTech 130 EAT8.



Dotation de série

Active Pack: ABS, AFIL, airbags (6), clim auto. bizonne, écran tactile et instrum. numérique 10" avec Apple CarPlay et Android Auto, ESP, jantes 16", prises USB, radar AR, régul./limiteur de vitesse.
Allure: aérateurs AR, caméra de recul,

feux de route auto., GPS, jantes alu 17", prises USB AR, radar AV.

Allure Pack: accès et démarrage mains libres, alerte trafic AR, chargeur à induction, lecture des panneaux, régul. de vitesse adaptatif avec fonction stop

and go (BVA), surveillance d'angles morts.

GT: jantes alu 18", i-Cockpit 3D, phares Matrix Led, volant chauffant.

GT Pack: caméra à 360°, conduite semi-autonome, siège conducteur électrique, sono hi-fi Focal 10 HP.

Quel moteur ?

NOS MESURES	Essence			Hybride	Diesel
	1.2 PureTech - 110 ch	1.2 PureTech - 130 ch	1.2 PureTech EAT8 - 130 ch	1.6 Hybrid e-EAT8 - 180 ch	1.5 Blue HDi - 130 ch
Vitesse maxi	187 km/h	198 km/h	206 km/h	225 km/h	196 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s2	31s	31s2	29s2	32s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s2/10s6/14s6	7s/9s4/13s8	6s5 (en D)	5s (en D)	7s7/9s2/12s8
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km	6,5 l/100 km	7,4 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9 / 5,9 / 6,6 l/100 km	6 / 6 / 6,7 l/100 km	6,2 / 6 / 7,3 l/100 km	6,5 / 7,4 / 8,3 l/100 km	5,2 / 5 / 5,6 l/100 km
Autonomie moyenne	852 km	838 km	800 km	540 km	981 km
Poids	1 278 kg	1 305 kg	1 334 kg	1 680 kg	1 375 kg
Moteur	3 cyl., 1 299 cm ³ + turbo	3 cyl., 1 299 cm ³ + turbo	3 cyl., 1 299 cm ³ + turbo	4 cyl., 1 598 cm ³ + turbo	4 cyl., 1 499 cm ³ + turbo
Hybridation	Non	Non	Non	Oui, rechargeable	Non
Puissance maxi	110 ch à 5 500 tr/min	130 ch à 5 500 tr/min	130 ch à 5 500 tr/min	150 ch/110 ch électr.	130 ch à 3 750 tr/min
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min	230 Nm à 1 750 tr/min	230 Nm à 1 750 tr/min	250 Nm/320 Nm électr.	300 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ /Pastille Crit'Air	124 g/km / 1	125 g/km / 1	127 g/km / 1	24 g/km / 1	114 g/km / 2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Manuelle, 6 rapports

Pour un budget de 18 000 €, la 308 propose trois blocs essence, un diesel et une version hybride rechargeable.

1.2 PureTech 110: associée à une boîte à six rapports, cette entrée de gamme séduit déjà par sa souplesse et sa bonne volonté. Assez rare, elle se trouve à partir de 10 000 €. Comptez 12 000 € avec 80 000 km, et 15 000 € avec 40 000 km.

1.2 PureTech 130: les 20 ch supplémentaires apportent un surplus de tonus appréciable en utilisation routière intensive, tout en conservant une étonnante

sobriété. Pas plus chère que la 110 ch, sa grande diffusion permet de trouver quelques pépites sous le prix du marché : au-dessous de 11 000 € avec moins de 80 000 km, et à peine 14 000 € avec 40 000 km.

1.2 PureTech EAT8: la boîte automatique apporte davantage d'agrément et de douceur sans trop surconsommer. Mais les prix grimpent : près de 14 000 € avec 80 000 km, et 15 000 € avec un peu moins de 40 000 km.

1.5 Blue HDi 130: l'unique diesel brille par son punch et conserve un appétit

d'oiseau, mais le niveau sonore augmente quand on le sollicite. Ayant souvent des kilométrages assez élevés, il se trouve dès 15 000 € avec 80 000 km.

1.6 Hybrid e-EAT8: l'hybride rechargeable offre d'excellentes performances. Domage, les consommations sont plus importantes une fois la batterie vidée, et le freinage est moins naturel. L'offre est assez hétérogène, mais on trouve des modèles à 16 000 € avec 80 000 km, et quelques exemplaires affichant 40 000 km sont proposés dans le budget.

A surveiller

Chaîne de distribution. Sur le BlueHDi, la chaîne de 7 mm qui relie les deux arbres à cames s'use rapidement et prend du jeu. A la clé, des bruits de claquement et une casse possible, entraînant celle du moteur. Une campagne de rappel a été réalisée sur les modèles fabriqués entre le 13/01/2021 et le 31/01/2023, date à partir de laquelle une nouvelle pièce de 8 mm est installée en usine.
Courroie de distribution. Immersée dans l'huile, la courroie du 1.2 PureTech s'effiloche et vient boucher la crépine. Le témoin d'huile

s'allume, alors que le moteur n'en manque pas. Au minimum, un nettoyage et un changement de distribution doivent être effectués (800 €).
Mode électrique. Dysfonctionnements sur l'hybride rechargeable jusqu'au 04/07/2022. Une reprogrammation des calculateurs ou du chargeur embarqué s'impose.
Multimédia. Des cas de défaillance du GPS sont résolus par une mise à jour en avril 2023.
Réservoir d'AdBlue. Une cristallisation de la solution nécessite le changement du réservoir.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Une 308 1.2 PureTech 130 Allure à partir de 2023

Le 1.2 PureTech 130 permet de réaliser de bonnes affaires et devient plus recommandable à partir de 2023 (nouvelle courroie). En cherchant bien, on trouve une Allure de 2024 avec à peine 40 000 km à moins de 14 000 €.

Cupra Formentor (2020-...)

Première création spécifique de Cupra, l'une des filiales espagnoles du groupe Volkswagen, le Formentor reprend la plate-forme et les motorisations de la Leon. Un choix prudent qui se révèle payant en matière de fiabilité.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photos :** Florian Grout



Aides à la conduite

Il arrive régulièrement que des alertes au tableau de bord indiquent que certaines d'entre elles ne sont pas opérationnelles. Il suffit le plus souvent de couper le moteur, fermer la voiture, puis la rouvrir et redémarrer pour les réinitialiser.

Tablette tactile

Sur les modèles non restylés (jusqu'au printemps 2024), elle manque de réactivité et n'exécute parfois pas les ordres donnés. Si ces problèmes sont trop fréquents, une mise à jour en concession (150 €) en vient à bout.



Boîte DSG

Quelle que soit la motorisation, elle peut infliger des à-coups assez forts ou donner l'impression de ne pas vouloir passer le rapport supérieur lors des accélérations. Une reprogrammation effectuée par un concessionnaire (150 €) supprime ces soucis.

Les dates clés

2020. La version de série est présentée début mars et disponible en essence (1.5 TSI 150 et 2.0 TSI 310) et en diesel (2.0 TDI 150).

2021. Un duo de 2.0 TSI (190 et 245 ch) et deux hybrides rechargeables sur base de 1.4 TSI (eHybrid 204 et 245) complètent la gamme. La série limitée VZ5 (2.5 TSI biturbo de 390 ch) fait également son apparition.

2023. Arrêt des 2.0 TSI 190 et 245.

2024. Important restylage (avant désormais sans calandre, bandeau de leds sur le hayon, nouveau système multimédia...) en avril. L'offre de moteurs est profondément revue, seul le 2.0 TDI 150 étant conservé. On trouve désormais les 1.5 eTSI Hybrid 150, 2.0 TSI 265 et 333, et deux nouveaux eHybrid basés sur le 1.5 essence et développant 204 et 272 ch.

2025. Une nouvelle série limitée VZ5 est commercialisée à partir de novembre, toujours avec le 5 cylindres de 390 ch.

Les principaux rappels

► **Fusible.** En 2022, rappel (93N9) pour remplacer un élément défectueux, susceptible de provoquer un court-circuit, sur une partie des autos produites entre octobre 2020 et février 2022.

► **Cache moteur.** Il doit être refixé sur les Formentor fabriqués en juillet 2020 et mars 2022. Ce rappel (10H7) est lancé dès avril 2022.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Essence 1.5 TSI/eTSI Hybrid 150 ch	2020-...	7,9-7,1 l/100 km	▲ ● ▼	Une entrée en gamme qui offre des performances et un agrément plus que suffisants. Apparu avec le restylage de 2024, le 1.5 micro-hybride eTSI est moins gourmand, mais forcément plus cher en occasion.
Essence 2.0 TSI 4Drive 310/333 ch	2020-...	8,5-8,8 l/100 km *	▲ ● ▼	Plus courantes que les 190 et 245 ch, ces versions sportives débordent de caractère, mais sont assoiffées. La transmission intégrale, imposée, assure un comportement au-dessus de tout soupçon.
Essence VZ5 390 ch	2021-2023 et 2025-...	10,3 l/100 km	▲ ● ▼	Si son appétit ne vous fait pas peur, et que vous parvenez à en dénicher un en occasion, ce cinq cylindres turbo issu de l'Audi RS 3 est une référence en matière de plaisir de conduite et de performances.
Hybride rechargeable 1.4 eHybrid 204/245 ch	2021-2024	7-7,9 l/100 km	▲ ● ▼	A peine mieux équipé et tout juste plus performant, le 245 ch boit plus que le 204 ch. Ce dernier est donc un choix bien plus justifié. Dans les deux cas, l'autonomie électrique est d'environ 40 km.
Hybride rechargeable 1.5 eHybrid 204/272 ch	2024-...	7 l/100 km	▲ ● ▼	Si les prestations du 204 ch suffisent au quotidien, les reprises du 272 ch s'avèrent bien meilleures et son appétit n'est pas plus élevé. En prime, il bénéficie d'une dotation supérieure (jantes 19", hayon électrique...).
Diesel 2.0 TDI - 150 ch	2021-...	4,7 l/100 km *	▲ ● ▼	L'agrément de conduite profite du couple de ce 2.0, mais pâtit des quelques vibrations et du niveau sonore un peu élevé lors des accélérations. Sa sobriété est un atout majeur pour les gros rouleurs.

* Donnée constructeur

▲ Bien ● Moyen ▼ Décevant

Volkswagen Fox (2005-2011)

Conçue et fabriquée au Brésil, cette rivale de la Twingo affiche une présentation plus rustique que les autres Volkswagen. Habitable, elle ne manque pas d'atouts. Son déficit de notoriété permet de s'en offrir une à bon prix.

► **Texte:** Pierre Audemar – **Photos:** Nicolas Soler



Tableau de bord

Il arrive que des voyants s'allument sans raison. S'ils ne disparaissent pas après quelques secondes, il faut s'arrêter et redémarrer. Attention, un voyant rouge impose un arrêt immédiat et de faire appel à un dépanneur.

Chaîne de distribution

Si des claquements se font entendre sur le 1.2, c'est l'un des galets tendeurs qui est en cause. Comptez 500 € pour le remplacer.



Lève-vitres électriques

Les défaillances des moteurs ne sont pas rares. Il faut donc impérativement tester les deux avant l'achat. Méfiance si la remontée paraît pénible, car la facture de remplacement est d'environ 600 € l'unité.

Les dates clés

2003. Cette minicitadine est dévoilée en Amérique latine.

2005. L'importation de la version 3 portes en Europe débute au milieu de l'année. Elle remplace alors la Lupo et dispose de deux moteurs essence (1.2 55 et 1.4 75) et d'un diesel (1.4 TDI 70). Une seule finition, Trend, qui peut être complétée par des packs Confort (clim) ou Sport (clim, radio-CD et jantes alliage).

2007. Remaniement de la gamme avec une finition "base" qui remplace la Trend, et la Confortline qui se substitue au pack Confort.

2011. Sur le Vieux Continent, la Up! prend la place de la Fox, mais sa carrière se poursuit en Amérique du sud jusqu'en 2021.

Les principaux rappels

► **Airbags.** Durant l'ensemble des années de production, la Fox a été équipée d'airbags Takata, susceptibles de blesser les occupants lors de leur déploiement. Régulièrement, Volkswagen relance les propriétaires qui n'ont pas fait changer ces coussins gonflables.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Essence 1.2 - 55 ch	2005-2011	7,1 l/100 km	▲ ● ▼	Moins fiable mais pas forcément moins cher en occasion que le 1.4, ce moteur est limité à un usage urbain à cause de sa faible cavalerie. Bref, à moins dénicher une auto en bel état à prix attractif, ce bloc d'entrée de gamme n'a guère d'intérêt.
Essence 1.4 - 75 ch	2005-2011	7,6 l/100 km	▲ ● ▼	Avec cette motorisation, la Fox devient véritablement polyvalente. Costaud, ce quatre cylindres dépasse généralement le cap des 150 000 km sans encombre s'il est correctement entretenu. Dommage qu'il soit un peu gourmand.
Diesel 1.4 TDI - 70 ch	2005-2011	4,9 l/100 km	▲ ● ▼	Plus économique à l'usage que le 1.4 essence, le seul diesel de la gamme est toutefois assez rugueux et vibre beaucoup. Un choix à ne pas négliger si vous faites exclusivement de longs parcours extra-urbains, même si la sonorité de ce trois cylindres a de quoi agacer.

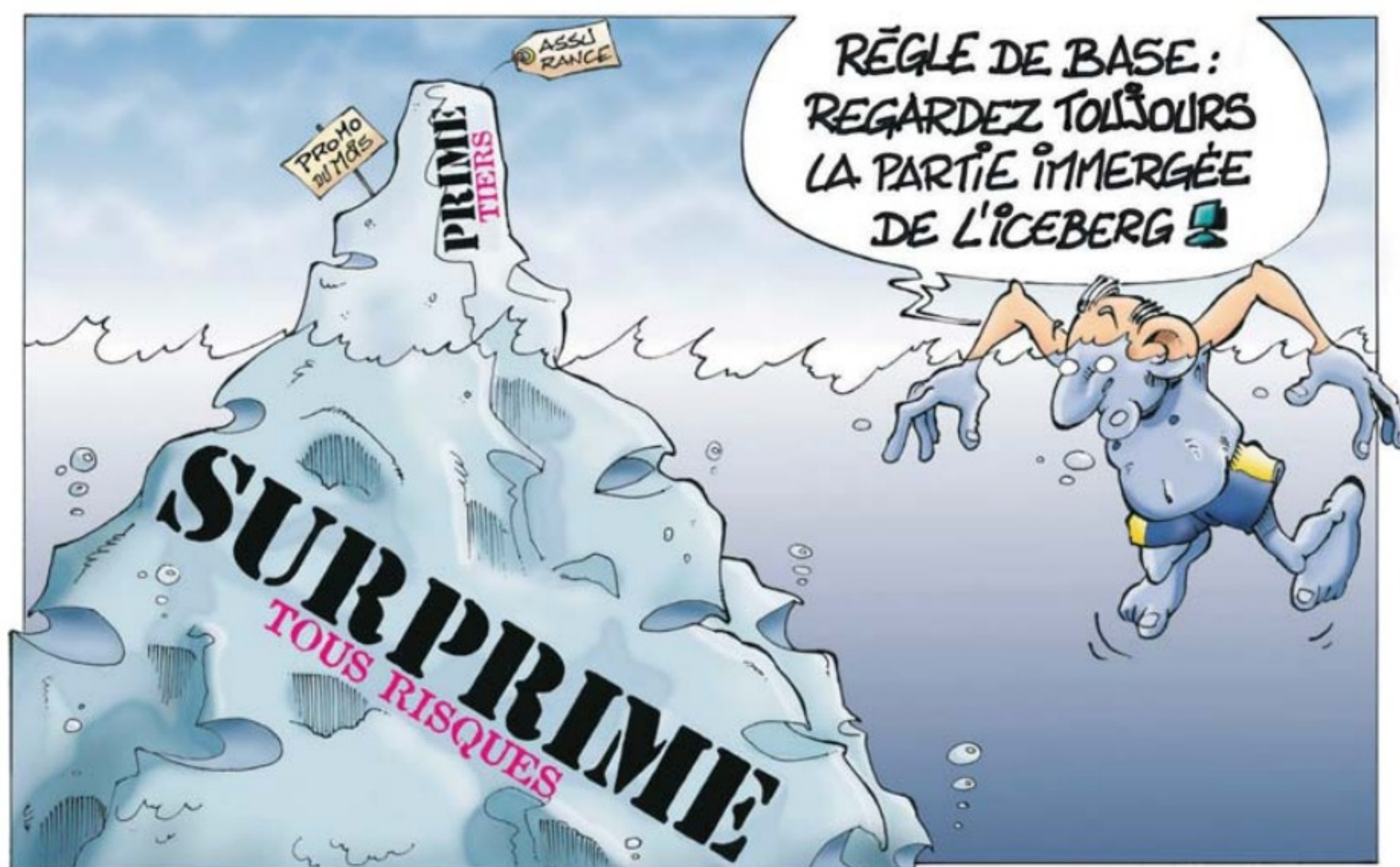
20 compagnies et mutuelles comparées, trois profils de conducteurs

Les meilleurs assureurs... et les autres

Comme chaque année, nous avons comparé pour vous les sociétés d'assurances et mutuelles les plus représentatives. Notre objectif ? Vous donner une idée des offres actuelles, et vous simplifier la tâche si l'envie vous titillait de sauter le pas...



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



Le Français est du genre fidèle à son assureur, a fortiori lorsqu'il est chez lui depuis la nuit des temps. Quand bien même sa prime ne cesse d'augmenter au fil des ans (de l'ordre de 4 à 6% encore en 2026, sous l'effet notamment de la hausse du coût des réparations), il s'accroche. Il faut dire que l'idée même de devoir réaliser ne serait-ce que deux ou trois estimations tarifaires – pour reprendre le jargon des assureurs – n'a rien de réjouissant. Nous pouvons en témoigner après avoir enchaîné plus de

soixante devis pour les besoins de ce comparatif : quelle tannée ! Mais c'est pour la bonne cause : vous fournir des pistes sérieuses pour alléger le coût de votre couverture. Et pas qu'un peu, l'écart entre assureurs pouvant dépasser plusieurs centaines d'euros à profil équivalent (*voir nos tableaux*), sans pour autant sacrifier les garanties essentielles. Depuis 2015, la loi Hamon permet de changer de crémerie une fois le premier anniversaire du contrat passé. Et ce, sans avoir à se justifier et sans pénalité. Autant en profiter ! D'autant que, pour

séduire de nouveaux clients, les assureurs multiplient à longueur d'année les offres promotionnelles du type "deux mois gratuits" ou "- 50€" ou "- 100€" sur un ou plusieurs contrats souscrits.

Voici ce qu'il faut retenir

Ne vous fiez pas au seul montant de la prime. S'il est tentant de chercher avant tout à réduire son budget assurance, il ne faut pas oublier l'essentiel. Car en cas de sinistre (panne, accident, vol...), c'est bien la qualité du contrat qui fait la différence. Celui-ci doit protéger votre véhicule, mais aussi vous sécuriser sur la route. Attention, vos besoins évoluent au cours de la vie, et ceux d'hier ne sont plus forcément ceux d'aujourd'hui. Pour chaque profil – rappelons-le, "idéal" –, nous avons donc évalué non seulement le tarif, mais aussi le niveau de protection proposé : garanties, franchises, assistance ou encore indemnisation du conducteur. Car c'est l'équilibre entre ces critères qui détermine la qualité réelle d'un contrat. Autre précision utile : il existe d'énormes disparités de tarifs selon votre lieu d'habitation. Jusqu'à 45% d'écart entre les régions selon le baromètre auto 2026 de Lelynx.fr. Vous

paieriez ainsi bien plus cher en Paca (781 €/an en moyenne) qu'en Bretagne (539 €/an), les deux extrêmes, toujours selon le comparateur. D'où aussi notre choix d'Orléans, le Centre-Val de Loire affichant une prime annuelle moyenne de 612€.

À savoir : les plus réfractaires aux devis peuvent s'aider des comparateurs d'assurances (Assurland.com, LesFurets.com, LeLynx.fr, Auto.meilleurtaux.com, etc.), au moins pour une première estimation rapide. Cela permet d'obtenir un aperçu des tendances du marché. Mais attention, rien ne remplace le contact direct avec un agent d'assurances. Celui-ci saura vous écouter, analyser vos besoins et adapter la couverture en conséquence. L'IA (intelligence artificielle) peut par ailleurs vous prêter main forte pour décrypter des contrats, mais aussi, selon la dernière étude Opinion System-Ifo, pour les comparer : 34% des Français s'en serviraient déjà pour analyser différentes offres. Nous ne manquerons pas de "tester" prochainement cet outil et de vous faire part de nos conclusions. En attendant, quels sont les assureurs qui tirent leur épingle du jeu ? Réponses dans les trois pages qui suivent.

Comment nous avons procédé

- Trois profils types ont été retenus : un jeune actif, une famille et un couple de jeunes retraités. Tous résident à Orléans, une ville choisie pour ses tarifs moyens. Ils n'ont déclaré aucun sinistre depuis trois ans. Et sont assurés sans interruption.
- Pour chacun d'eux, nous avons comparé 20 assureurs et mutuelles : Abeille Assurances, AcommeAssure, Active Assurances, Allianz, Axa, La Banque postale, BNP-Paribas Cardif, Crédit agricole Assurances, Direct Assurance, Eurofil, Flitter, GMF, Groupama, Maaf, Macif, Maif, Matmut, MMA, Leocare, L'Olivier Assurance et Ornikar.
- Nous avons réalisé des devis en ligne (excepté pour Axa et BNP) et analysé l'ensemble des critères (primes, garanties, plafonds, seuil d'intervention, assistance, franchises...) afin d'établir une note globale. Reportez-vous à nos tableaux.

Profil 1

Jeune actif assuré au tiers vol/incendie avec 24 % de bonus.

► Salarié du privé de 25 ans, il habite et travaille à Orléans. Il est locataire et conduit une Volkswagen Polo 6 CV, 1,2 TSI 105 CV de 2013, achetée d'occasion en 2020. Celle-ci est stationnée sur la voie publique et est assurée pour des trajets privés/travail (12000 km/an). Il n'a eu aucun sinistre depuis plus de trois ans.



Les meilleurs

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES PLUS	Note	Le verdict
Direct Assurance (Tiers Maxi avec pack assistance 0 km)	395 €	25 % des frais/228 €	0 km	Le tarif canon, qui comprend une garantie protection du conducteur (GC) à 1,5 M€ ! Le rachat de la franchise bris de glace possible pour 56 €/an.	●●●●●	Une prime riquiqui pour une couverture maxi, qui peut être encore réduite. Que demander de plus ?
Maif (formule Tiers Essentiel)	499 €	50 €/280 €	0 km	La cotisation, les franchises mini, et la possibilité de payer 466 € si on accepte l'assistance panne à 50 km.	●●●●●	Un contrat auto à un prix raisonnable chez une mutuelle renommée.
Eurofil (Abeille Assurances)	458 €	0/300 €	30 km	Possibilité de réduire encore la voilure en optant pour une franchise bris de glace à 25 % des frais (425 €/an) ou de la passer à 499 € pour une panne 0 km.	●●●●●	Une formule qui reste au top au fil des années pour un profil jeune, pas toujours bien accueilli ailleurs.
Maaf (Tiers Essentiel+)	567 €	20 % des frais (30 à 100 € maxi)/300 €	0 km	Les franchises raisonnables, la panne 0 km et la GC à 1 M€. Les franchises modulables et une protection juridique en option pour 18 €/an.	●●●●●	Une formule tiers vol-incendie complète, qui peut se renforcer avec des options.
Groupama	638 €	109 €/420 €	0 km	La protection du conducteur à 1,2 M€ et la franchise kilométrique à 0 km incluses ici.	●●●●●	Bien placée si on profite d'une offre de - 50 € ou - 100 € la première année, comme souvent chez Groupama.
MMA Auto (Médiane **)	584 €	80 €/390 €	0 km	La protection du conducteur à 1 M€ et la franchise kilométrique à 0 km. Des contrats à la carte.	●●●●●	Pas la moins chère, mais cette tiers+ tient bien la route.

Les bons ●●●●●

Macif Elargie. 550 €/an. Franchise: 60 €/250 €. Panne: 50 km. Garantie accident incluse 39 €/an. Prime à 582 €/an en optant pour la panne 0 km.
L'Olivier Assurance (pack sécurité inclus). 509 €/an (471 €). Franchise: 115 €/365 € (115 €/465 €). Panne: 0 km. Garantie conducteur: 1 M€. Prime à 459 € si franchise dommage/vol à 565 €, prime à partir de 339 €/an si GC à 100 000 € et franchises à 115/465 €.
Flitter (forfait 12 000 km) par Allianz. 514 €/an. Franchise: 75 €/320 €. Panne: 0 km. Garantie conducteur: 500 000 €. Pour 527 €, les franchises tombent à 75 €/246 €. Prime à 509 € si franchise dommage à 480 €. Option protection juridique (PJ) pour 12 €/an seulement.

CA-Pacifica/LCL "Tiers intégral". 892 €/an. Franchise: 0/410 €. Panne: 0 km. Garantie conducteur: 2 M€ sans seuil. Avantage bon conducteur: - 2 % déduits la 2^e année sans sinistre la 1^{re} année. Cher mais bon contrat.
Ornikar. 518 €/an. Franchise: 95 €/305 €. Panne: 0 km. Garantie conducteur: 500 000 €. On regrette les 39 € en sus de frais de dossier. Prime réduite à 410 € avec une assistance panne 30 km.
Allianz Auto. 647 €/an. Franchise: 69 €/379 €. Panne: 25 km (53 € l'option 0 km). Garantie conducteur: 1 M€. Options 0 km et PJ chères (133 et 94 €/an). Un forfait 10 000 km possible.
AXA (avec pack tranquillité niveau 2). 575 €/an. Franchise: 80 € + 10 % (260 € maxi)/245 € + 10 %

(540 € maxi). Panne: 0 km. Garantie conducteur: 1 M€. Prime à 492 € si pack 1 avec CG à 500 000 €.
Abeille Assurances (tiers étendu). 646 €/an. Franchise: 25 % (100 € maxi)/370 €. Panne: 25 km (53 € l'option 0 km). Garantie conducteur: 1,2 M€. PJ pour 13 €/an, prime à 624 € si GC à 400 000 €, et à 699 € si panne 0 km et GC à 1,2 M€.
BNP-Paribas. 556 €/an. Franchise: 15 % des frais/425 €. Panne: 30 km. Garantie conducteur: 1,3 M€. Option mobilité trop élevée: 103 €/an (0 km et véhicule de remplacement).
Matmut (Auto 4D). 681 €/an. Franchise: 15 % des frais/305 €. Panne: 50 km. Garantie conducteur: 3 M€ (10 %). La panne 0 km est à 25,68 €/an.

Et les autres...

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES MOINS	Note	Le verdict
AcommeAssure (Allianz)	657 €	75 €/480 €	0 km	La garantie conducteur (GC) un peu juste: 800 000 € et la franchise dommage élevée pour ce prix.	●●●●●	Un contrat qui reste très moyen pour le tarif. Dommage.
Leocare	649 € (661 €)	65 €/405 € (65 €/285 €)	30 km	La GC limitée à 800 000 € (pas assez pour un jeune) et la 0 km qui coûte encore 35 €/an.	●●●●●	Possibilité de réduire la prime à 594 € en passant la franchise bris de glace à 200 € et la GC à 500 000 €.
GMF Médiane	585 € la 1 ^{re} année, sinon 702 €	146 €/572 €	0 km	Les franchises bien trop chères et le tarif passé l'offre "2 mois offerts" de la première année.	●●●●●	On espérait mieux de la part de GMF !
La Banque postale	896 €	62 €/600 €	30 km	La prime bien trop chère pour un jeune et la franchise dommages trop élevée. Idem pour la "0 km" à 77 €/an.	●●●●●	Un contrat dissuasif. Rien ne justifie un tel écart avec les meilleurs.

Bilan

Le meilleur côtoie le pire. Mais avec Direct Assurance, notamment, un jeune actif n'a plus aucune raison de ne pas s'assurer.

Profil 2

Couple, la cinquantaine, avec 50 % de bonus, assuré en tous risques

► Ils sont cadres salariés dans le privé. Et ont deux enfants. Ils résident dans une maison avec garage et travaillent à Orléans. Ils parcourent 15 000 km/an et assurent un Peugeot 3008 Hybrid 225 GT Pack e-EAT de 2022. Ils visent les meilleures garanties. Tous deux sont à 50% de bonus sans sinistre depuis plus de trois ans.



Peugeot 3008

SHUTTERSTOCK

ARNAUD SAUNIER

Les meilleurs

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES PLUS	Note	Le verdict
Groupama (Tous risques Confort)	591 €	0/521 €	0 km	La prime imbattable, même si on n'arrive pas à la réduire par une offre - 100 € ou - 50 €, la protection du conducteur (PC) à 1,2 M€ comprise dans le prix.	●●●●●	Groupama a nettement baissé ses prix. Si on arrive à choper une offre à - 100 €, ce sera encore mieux !
Matmut (Tous risques)	655 €	15 % des frais/545 €	0 km	Le tarif qui reste stable d'une année sur l'autre, la protection juridique comprise. La PC à 3 M€ !	●●●●●	Pas besoin de casser sa tirelire pour être bien assuré. Grâce au Bonus Matmut de 14 %, on passe à 64 % de bonus.
Direct Assurance (Tous risques Maxi)	597 €	0/400 €	0 km	Le prix mini pour des garanties étendues. Les franchises mini aussi par rapport à la concurrence. La PC à 1,5 M€.	●●●●●	Un contrat super étoffé pour moins de 600 €, que demander de plus !
AXA (Pack Tranquillité 3 inclus)	605 € (751 €)	80 à 260 €/995 € à 1 780 € ou (0/570 €)	0 km	La formule à la carte qui permet de choisir son contrat selon ses besoins et son budget. La PC à 2 M€.	●●●●●	Une assurance à la carte complète qui ne démerite pas d'une année sur l'autre.
Maaf (Tous risques Confort)	709 € la 1 ^{re} année, sinon 809 €	20 % des frais 30 € mini/100 € maxi/450 €	0 km	Le super tarif la première année avec l'offre de - 100 €. Les franchises et l'option possible d'indemnisation majorée pour moins de 40 €/an en sus.	●●●●●	Le "coup de pouce Énergie", soit 100 € offerts sur la 1 ^{re} année de cotisation jusqu'au 31 mai 2026, est bienvenu.
Ornikar	586 €	0/540 €	0 km	La prime, les franchises modulables.	●●●●●	Une belle surprise. Dommage que le contrat pêche par sa protection du conducteur limitée à 500 000 €.

Les bons ●●●●●

La Banque postale. 701 €. Franchise : 94 €/450 €. Panne : 0 km. Garantie conducteur : 1 M€ en option à 13 €/an incluse, sinon 450 000 €

Eurofil (Tous risques Maxi). 694 €. Franchise : 0/670 €. Panne 0 km. Garantie conducteur de 800 000 € un peu juste, mais un contrat qui se tient.

GMF (Tous risques Confort). 694 €. Franchise : 194 €/858 €. Panne : 0 km. Garantie conducteur à 1 M€. Le tarif peut-être ramené à 579 € si vous avez la chance de saisir une offre "2 mois gratuits la première année", proposée régulièrement. Confort+ à 808 € avec zéro franchise bris de glace.

Abeille Assurances "Confort". 780 €. Franchise : 25 % (150 € maxi)/390 €. Panne : 0 km. Garantie conducteur à 1,2 M€. 10 % sur la franchise dommages chaque année sans sinistre.

Crédit agricole Assurance/LCL Tous risques Initiale. 979 €. Franchise : 0/650 €. Panne : 0 km. Garantie conducteur à 2 M€. Mais des options hors de prix (rachat de franchise à 158 €/an et option panne 0 km à 291 €/an).

L'Olivier Assurance avec Pack Sécurité. 740 €. Franchise : 165 €/785 €. Panne : 0 km (prêt de véhicule inclus). Garantie conducteur à 1 M€ incluse.

Pack premium possible à 36 €/an, qui inclut la valeur majorée. Une belle surprise, bien que les franchises soient élevées, compensées par un bonus franchise (- 10 % la 1^{re} année sans sinistre, puis - 20 % la 2^e et - 30 % la 3^e. Ouf !

Maif (formule Différence). 830 €. Franchise : 50 €/420 € (0/420 € si Plénitude). Panne : 0 km (prêt de véhicule compris de 7 à 40 jours). La garantie conducteur est perfectible. Prévoir le contrat PACS pour une meilleure protection, à partir de 50 €/an. Si on accepte une assistance panne à 50 km, prime ramenée à 758 €.

Et les autres...

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES MOINS	Note	Le verdict
Macif (formule Protectrice)	884 €	100/400 €	0 km	La franchise bris de glace qui est passée en un an de 0 à 100 €. Une protection autonome "accident de la vie" qui vient gonfler le tarif déjà élevé (81 €/an compris ici).	●●●●●	Cette mutuelle semble avoir revu sa politique de prix nettement à la hausse. On était habitué à mieux.
MMA (Tous risques **)	858 €	80 €/890 €	0 km	L'obligation de choisir une franchise dommage élevée (890 €) pour arriver à passer au-dessous des 900 €/an.	●●●●●	On trouve mieux et moins cher chez la concurrence.
Flitter (forfait 15 000 km)	712 €	0/400 €	0 km	Aucune protection du conducteur, pas même en option. En cas de dépassement du forfait de plus de 500 km, franchise supplémentaire de 250 € + 0,25 €/km.	●●●●●	Un contrat suisse sans protection du conducteur. Pour la France, c'est surprenant.
Allianz	897 €	26 €-89 €/819 € (20 €-69 €/729 € si réseau agréé)	0 km	L'obligation implicite de passer par un réseau agréé pour bénéficier de franchises réduites. Des options hors de prix (139 et 275 €/an la protection juridique et la valeur à neuf).	●●●●●	Comme l'année passée, pour moins cher, on trouve beaucoup mieux.
BNP-Paribas	846 €	15 %/750 €	30 km	Des franchises et des options qui restent bien trop élevées.	●●●●●	Cher ne veut pas dire étoffé.
Leocare	1 091 €	65€/875 €	0 km	Le tarif (+ 200 €/an) par rapport à 2025, pour des franchises bris de glace et dommages plus lourdes.	●●●●●	Contrat bien trop moyen et surtout trop cher pour notre profil pourtant idéal.
AcommeAssure	976 €	115 €/1 075 €	0 km	Le contrat en lui-même, peu garni pour le prix.	●●●●●	Bien trop cher par rapport à la concurrence.

Bilan

Des tarifs qui restent globalement stables, mais on note des franchises en hausse et des options devenues plus chères.

Profil 3

Couple de retraités avec 50 % de bonus, assuré en tous risques

➤ Ces seniors de 70 ans vivent à Orléans dans une maison avec garage. Ils souhaitent un contrat auto sécurisant pour eux et leur Renault Captur II 1.3 TCe 130, acheté neuf en 2021. Ils ont tous deux 50 % de bonus depuis plusieurs années, parcourent 10 000 km par an, et ne comptabilisent aucun pépin depuis plus de trois ans.



Les meilleurs

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES PLUS	Note	Le verdict
Axa (Tous risques Essentielle avec pack 3, forfait 10 000 km)	469 € (ou 513 €)	0/485 € (ou 0/245 €)	0 km	Le montant de la prime, les franchises modulables, le choix des packs. La protection du conducteur à 2 M€. Et l'option indemnisation majorée de 20 % pour 49 €/an seulement.	●●●●●	Un sans-faute. Axa prouve encore qu'on peut être bien couvert pour pas cher.
Abeille Assurances (Tous risques)	592 €	0/220 €	0 km	Le tarif et les franchises mini. La protection conducteur à 1,2 M€ ainsi que la garantie indemnisation majorée de 30 %.	●●●●●	Une formule complète. Bravo à l'Abeille, qui était mal placée en 2025.
Matmut (Tous risques Auto 4D)	580 €	15 % du coût/345 €	0 km	Un contrat étoffé pour une cotisation annuelle raisonnable et, surtout, une protection conducteur à 3 M€ !	●●●●●	La Matmut récompense les conducteurs ayant 50 % de bonus en offrant un bonus Matmut (ici de 14 %).
Eurofil (Tous risques Maxi)	555 €	0/320 €	0 km	Le prix. Les franchises. Le pack assistance maximale inclus ici, qui prévoit jusqu'à 40 jours de prêt d'un véhicule en cas de panne, accident ou vol.	●●●●●	Un contrat avec une assistance maximale sans matraquage. De quoi sécuriser vos déplacements.
MMA (Tous risques **)	562 €	80/590 €	0 km	La prime. La GC de 1 M€. Et l'option valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE) majorée de 30 à 50 % comprise ici.	●●●●●	Un contrat qui se tient, malgré des franchises élevées (mais modulables).
Direct Assurance (Tous risques Maxi)	585 €	0/264 €	0 km	La prime canon et les franchises basses, sans compter la garantie conducteur à 1,5 M€ et un véhicule de remplacement compris dans l'assistance 0 km.	●●●●●	Un presque sans-faute. Une garantie "indemnisation majorée" aurait été bienvenue.
Macif (Tous risques Confort)	664 €	0/300 €	0 km	Les franchises au top et l'assistance avec un véhicule de prêt de 7 à 30 jours. L'indemnisation valeur à neuf sur 36 mois, puis majorée de 30 à 40 % selon l'âge de l'auto.	●●●●●	Une formule "all inclusive" parfaite si l'on pense à ajouter la protection du conducteur indépendante, comprise ici.
Groupama (Confort)	446 €	0/355 €	0 km	La prime et les franchises mini. La panne 0 km et la garantie conducteur à 1,2 M€.	●●●●●	A ce prix, seul l'essentiel est couvert. A réserver aux tout petits budgets.

Les bons ●●●●●

Crédit agricole Assurances (Tous risques Initiale). 660 €. Franchises: 0/470 €. Panne: 0 km. Garantie conducteur: 2 M€ sans seuil de déclenchement d'indemnisation.

GMF (Confort). 608 €. Franchises: 0/660 €. Panne: 0 km, extension de prêt de véhicule jusqu'à 40 jours comprise. Garantie conducteur à 1 M€.

L'Olivier Assurance (Pack Sécurité inclus). 533 €. Franchises: 135 €/435 €. Panne: 0 km. Garantie

conducteur à 1 M€ incluse dans le Pack Sécurité. La valeur majorée de 2 000 € jusqu'aux 4 ans du véhicule puis de 1 000 € est comprise dans le Pack Premium (prime qui passe alors à 569 €/an).

Maaf (Confort). 571 €. Franchises: 20 % (30 € mini/100 € maxi)/350 €. Panne: 0 km (prêt 3 jours inclus). Prime à 597 €/an si prêt jusqu'à 20 jours. GC à 1 M€. La prime tombe à 471 € la première année avec l'offre "- 100 €" valable jusqu'au 31 mai 2026.

La Banque postale. 603 €. Franchises: 70 €/340 €. Panne: 0 km. GC à 1 M€. Valeur majorée de la 5^e à la 10^e année du véhicule pour 47 €/an.

Maif (Formule Plénitude Tout Confort). 682 €. Franchises: 50 €/300 €. Ou 50/560 € pour une prime à 614 €. Panne 0 km avec véhicule de remplacement jusqu'à 20 jours inclus. Garantie valeur d'achat sur 48 mois incluse, puis valeur majorée de 20 % comprise.

Et les autres...

Assureur	Prime annuelle	Franchises bris de glace/vol-incendie	Franchise assistance panne	LES MOINS	Note	Le verdict
Flitter (forfait 10 000 km)	554 €	85 €/430 €	0 km	Garantie conducteur trop faible (500 000 €). Options restreintes.	●●●●●	Une formule pas si mal, mais pas assez couvrante, donc pas assez rassurante.
BNP-Paribas	658 €	15 % des frais/425 €	30 km	Pack 0 km et prêt de voiture à 91,20 €/an à ajouter dans l'idéal, ainsi que la garantie valeur majorée trop chère (+ 101 €/an).	●●●●●	Un contrat où toutes les options "confort" coûtent un bras.
AcommeAssure	678 €	85 €/430 €	0 km	Un contrat qui augmente vite dès que l'on souhaite des garanties pourtant essentielles.	●●●●●	Trop cher pour celui qui souhaite une couverture sécurisante.
Allianz auto	683 €	69 €/469 €	0 km	Des options trop chères pour arriver à un contrat qui vous sécurise. Franchises majorées si réparations hors réseau.	●●●●●	Mieux vaut se tourner vers la concurrence.
Leocare	636 €	65 €/525 €	0 km	Seul l'essentiel est couvert pour ce prix.	●●●●●	On peut trouver bien plus étoffé à un meilleur tarif.
Active Assurances	1 361 €	71 €/350 €	0 km	Le tarif astronomique pour un profil plan-plan.	●●●●●	Définitivement pas adapté à ce type d'assuré. On oublie.

Bilan

Les seniors n'ont que l'embarras du choix pour trouver un contrat correspondant à leurs besoins sans trop se ruiner.



Range Rover Evoque (2019)

Un devis de 4 718 € pour changer le fap à 55 200 km



Marc Fourot est perdu. Ballotté entre la garantie censée couvrir son Range Rover Evoque et le SAV de Land Rover, il aimerait obtenir un geste correct pour cette panne.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Christophe Fouquin/Andia

En février 2025, Marc Fourot, de Marcilly-sur-Tille (21), déniché un Range Rover Evoque TD4 150 de 2019 chez un vendeur professionnel. Séduit par ce modèle, son faible kilométrage (45 000 km à l'époque), son historique limpide et la garantie de deux ans proposée par le vendeur, notre lecteur conclut rapidement l'affaire.

Moins d'un an après son acquisition, Marc fait effectuer une révision, s'assurant ainsi que son Evoque répond parfaitement au plan d'entretien du constructeur. Mais quelques jours après cette opération de maintenance, un voyant d'alerte, de couleur orange, s'allume au tableau de bord. Ne voulant pas risquer d'aggraver de potentiels dégâts, Marc prend rendez-vous chez un concessionnaire de la marque. Celui-ci ne tarde pas à revenir vers son client avec de très mauvaises nouvelles. Le filtre à par-

ticules est hors-service et la somme demandée pour le remplacer fait bondir Marc. En effet, outre le filtre, il faut changer plusieurs sondes et capteurs. S'il veut récupérer son Evoque en état de marche, Marc doit donc faire un chèque de 5 442 €.

Réputation non démentie

Son SUV étant toujours couvert par la garantie souscrite lors de l'achat, Marc sollicite ainsi la prise en charge de cette somme par son vendeur. Mais celui-ci lui répond que la plupart des composants sont exclus du contrat. La garantie n'accepte donc de payer que 724 €, soit 13 % du devis. Marc prie alors le concessionnaire de faire une demande de participation à Land Rover France. Mais la filiale du constructeur refuse de déboursier le moindre euro, bien que cette panne semble anormalement précoce et que l'historique d'entretien de cet Evoque soit limpide. ■

Notre stratégie : objectif 70 % de prise charge

Le dossier de Marc impose de faire un calcul en deux temps. Tout d'abord, le barème de nos experts indique que, vu l'âge et le kilométrage de ce SUV, la prise en charge doit être de 70 % du montant total du devis. Mais notre lecteur a déjà obtenu une participation à hauteur de 13 % de la part de l'organisme qui gère la garantie souscrite lors de l'achat. Land Rover France doit donc payer les 57 % (70 - 13) de différence entre ces deux montants, c'est-à-dire accorder à Marc une participation supplémentaire de 3 102 €.

AFFAIRE RÉGLÉE

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

Peugeot a payé 58 % du reniflard d'huile

Dans notre n° 1957, nos experts considéraient que Peugeot devait régler 45 % de la facture (334 €) du remplacement du reniflard du 3008 1.2 PureTech 130 de 2021 appartenant à Guy Mourthe, de Jurançon (64). Le Lion s'est montré réactif et généreux, puisqu'il a accordé à Guy un bon d'achat de 195 €, soit 58 %.

Les autres dossiers

Ford Fiesta (2019)

Coûteuse fuite

Sur ma Ford Fiesta ST, qui ne comptabilise que 40 700 km, l'amortisseur arrière droit fuit. Mon concessionnaire me dit qu'il faut changer la paire postérieure (801 €). Je m'étonne toutefois que le constructeur refuse de participer aux frais.

Elise Leconte, 38140 Charnècles

NOTRE STRATÉGIE : votre étonnement est compréhensible, puisque le refus de Ford est injustifié. En effet, au vu de l'âge et du kilométrage de votre Fiesta, il est clair que cette défaillance est prématurée. A ce titre, vous êtes en droit d'exiger un rabais à hauteur de 60 %.

Renault Austral (2023)

Roulage à vue

Mon Austral E-Tech full hybrid 200 est victime d'une défaillance du module jauge pompe, alors qu'il n'a que 33 400 km. Est-il normal que Renault ne veuille payer que 70 % du devis de 1 114 € ?

Jean Lambert, 56350 Allaire

NOTRE STRATÉGIE : comme le confirme le barème de nos experts, sur ce type de composant, un taux de vétusté ne s'applique qu'au-delà de 5 ans et/ou 80 000 km. Il faut donc que vous mettiez Renault en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de régler la totalité de cette intervention.

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.

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		Emissions de CO2		Emissions de CO2		Emissions de CO2		Emissions de CO2	
Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	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 €	176 g	35 346 €	193 g	79 511 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €	177 g	37 857 €	194 g	86 366 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €	178 g	40 468 €	195 g	95 375 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €	179 g	43 179 €	196 g	104 384 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €	180 g	45 990 €	197 g	113 393 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €	181 g	48 901 €	198 g	122 402 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €	182 g	51 912 €	199 g	131 411 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €	183 g	55 023 €	200 g	140 420 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €	184 g	58 134 €	201 g	149 429 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €	185 g	61 245 €	202 g	158 438 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €	186 g	64 356 €	203 g	167 447 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €	187 g	67 467 €	204 g	176 456 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €	188 g	70 578 €	205 g	185 465 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €	189 g	73 689 €	206 g	194 474 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €	190 g	76 800 €	207 g	203 483 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €	191 g	79 911 €	208 g	212 492 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €	192 g	83 022 €	209 g	221 501 €

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida/145 ch	30 500	6 %	+ 50	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	38 500	11 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	11 %	- 3 600	Elec
Tonale (nouveau)				
1.5 Ibrida/175 ch	42 500	nc	nc	E
1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch	53 700	nc	nc	PHEV
1.6 Mjet/130 ch	41 000	nc	nc	D
Giulia				
2.0T Q4/280 ch	58 100	nc	nc	E
Quadrifoglio/520 ch	100 400	nc	+ 80 000	E
2.2 Diesel/160 ch	50 600	9 %	+ 983	D
2.2 Diesel Q4/210 ch	55 600	9 %	+ 3 568	D
Stelvio				
2.0T Q4/280 ch	63 300	nc	nc	E
Quadrifoglio/520 ch	110 900	nc	+ 80 000	E
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	39 300	4 %	- 4 830	Elec
52 kWh/220 ch	42 200	2 %	- 4 830	Elec
A110				
1.8/252 ch	66 900	0 %	+ 5 105	E
1.8/300 ch	79 900	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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Vanquish Volante				
DBX 707	252 100	nc	+ 80 000	E
Valhalla	988 000	nc	+ 80 000	E
Valkyrie	2 700 000	nc	+ 80 000	E
AUDI				
A3 Sportback				
1.5TFSI/116 ch	34 600	9 %	+ 650	E
1.5TFSI Hybride/116 ch	36 780	8 %	+ 280	E
1.5TFSI/150 ch	35 900	9 %	+ 740	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	38 080	7 %	+ 310	E
S3/333 ch	63 000	7 %	+ 77 900	E
RS3/400 ch	76 650	6 %	+ 80 000	E
1.5TFSI e/204 ch	47 900	8 %	0	PHEV
1.5TFSI e/272 ch	55 900	8 %	0	PHEV
2.0TDI/150 ch	40 600	9 %	+ 740	D
A3 Allstreet				
1.5TFSI/150 ch	37 800	6 %	+ 1 074	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	39 980	5 %	+ 360	E
1.5TFSI e/204 ch	49 800	11 %	0	PHEV
2.0TDI S tronic/150 ch	42 500	6 %	+ 1 083	D
A3 Berline				
1.5TFSI/116 ch	35 165	7 %	+ 360	E
1.5TFSI Hybride/116 ch	37 345	7 %	+ 240	E
1.5TFSI/150 ch	36 465	7 %	+ 540	E
1.5TFSI Hybride/150 ch	38 645	7 %	+ 260	E
S3/333 ch	63 565	nc	+ 53 012	E
RS3/400 ch	78 050	0 %	+ 80 000	E
2.0TDI S tronic/150 ch	41 165	7 %	+ 540	D
Q3 (nouveau)				
1.5TFSI Hybride/150 ch	43 850	4 %	+ 3 221	E
1.5 e-hybrid/272 ch	55 000	6 %	+ 2 000	PHEV
2.0TDI/150 ch	45 950	0 %	+ 4 214	D
2.0TDI/193 ch	51 500	5 %	+ 11 970	D

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Q3 Sportback (nouveau)				
1.5TFSI Hybride/150 ch	46 350	0 %	+ 3 361	E
1.5 e-hybrid/272 ch	57 500	0 %	+ 2 000	PHEV
2.0TDI/150 ch	48 450	0 %	+ 4 164	D
2.0TDI/193 ch	54 000	5 %	+ 11 970	D
Q4 e-tron				
45/285 ch	46 990	7 %	- 4 600	Elec
55 quattro/340 ch	70 450	5 %	- 385	Elec
Q4 Sportback e-tron				
45 77 kWh/285 ch	46 990	8 %	- 4 600	Elec
55 quattro 77 kWh/340 ch	72 450	7 %	- 385	Elec
A5				
2.0TFSI/150 ch	48 350	6 %	+ 7 076	E
2.0TFSI/204 ch	53 150	3 %	+ 7 076	E
S5/367 ch	85 800	2 %	+ 28 644	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	63 450	8 %	+ 6 625	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	75 550	1 %	+ 7 250	PHEV
RS 5/639 ch	118 000	0 %	nc	PHEV
2.0TDI Hybride/204 ch	55 950	4 %	+ 5 800	D
A5 Avant				
2.0TFSI/150 ch	49 850	4 %	+ 8 093	E
2.0TFSI/204 ch	54 650	4 %	+ 8 380	E
S5/367 ch	87 300	1 %	+ 35 502	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	64 950	7 %	+ 7 000	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	77 050	6 %	+ 7 625	PHEV
RS 5/639 ch	119 500	nc	nc	PHEV
2.0TDI Hybride/204 ch	57 450	4 %	+ 6 400	D
Q5				
2.0TFSI Hybride/204 ch	60 800	5 %	+ 9 319	E
SQ5/367 ch	101 580	6 %	+ 69 584	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	70 600	6 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	80 500	8 %	+ 9 350	PHEV
2.0TDI Hybride/204 ch	64 500	6 %	+ 8 900	D
3.0TDI Hybride/299 ch	75 100	nc	nc	D
Q5 Sportback (nouveau)				
2.0TFSI Hybride/204 ch	63 000	4 %	+ 9 909	E
SQ5/367 ch	103 780	4 %	+ 70 364	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	72 800	7 %	+ 8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	82 700	7 %	+ 9 350	PHEV
2.0TDI Hybride/204 ch	66 700	4 %	+ 15 065	D
3.0TDI Hybride/299 ch	77 300	nc	nc	D
Q6 e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	70 900	8 %	- 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	7 %	- 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
2.0TDI Hybride/204 ch	72 450	3 %	+ 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	7 %	+ 9 200	PHEV
2.0TDI Hybride/204 ch	74 450	6 %	+ 9 224	D
A6 Sportback e-tron				
75,8 kWh/285 ch	64 950	7 %	- 385	Elec
performance 94,9 kWh/367 ch	74 700	9 %	- 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 ch	76 200	14 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 850	11 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	106 750	8 %	- 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
3.0TFSI e quattro/394 ch	97 170	6 %	+ 15 800	PHEV
3.0TFSI 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
3.0TFSI e quattro/394 ch	108 450	7 %	+ 16 700	PHEV
3.0TFSI 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 %	+ 13 500	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

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
BYD (suite)				
Seal 6 Touring				
DM-i/184 ch	39 990	8 %	+ 100	PHEV
DM-i/212 ch	43 990	9 %	+ 1 050	PHEV
Sealion 5 (nouveau)				
1.5 DM-i/212 ch	30 990	5 %	+ 240	PHEV
Seal				
82,5 kWh */313 ch	46 990	8 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh */530 ch	49 990	4 %	- 300	Elec
Seal U				
DM-i/218 ch	39 500	8 %	+ 2 600	PHEV
DM-i/324 ch	46 500	8 %	+ 5 500	PHEV
Electric 71,8 kWh */218 ch	42 890	5 %	- 300	Elec
Electric 87 kWh */218 ch	46 390	6 %	- 300	Elec
Sealion 7				
82,5 kWh */313 ch	46 990	8 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh */530 ch	51 990	8 %	- 300	Elec
AWD 91,3 kWh */530 ch	56 490	8 %	- 300	Elec
Tang				
AWD 108,8 kWh */517 ch	72 000	3 %	- 300	Elec
CADILLAC				
Optiq 75 kWh */304 ch	69 500	nc	0	Elec
Lyriq 102 kWh */528 ch	85 000	nc	0	Elec
Lyriq V 91 kWh */615 ch	110 184	nc	0	Elec
Vistiq 91 kWh */646 ch	100 540	nc	0	Elec
CHEVROLET				
Corvette Stingray 2LT Coupé	179 900	nc	+ 80 000	E
Corvette 206 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 206 Convertible	269 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Convertible	246 900	nc	+ 80 000	FHEV
CITROËN				
C3				
1.2 Turbo/100 ch	15 990	5 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 200	2 %	+ 190	FHEV
Électrique 29 kWh/113 ch	19 990	2 %	- 3 600	Elec
Électrique 42 kWh/113 ch	23 450	2 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	19 990	4 %	+ 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/225 ch	42 490	7 %	+ 2 735	PHEV
Électrique 73 kWh/210 ch	40 290	9 %	- 3 600	Elec
Électrique 97 kWh/230 ch	46 990	nc	- 4 800	Elec
C5 X				
1.2 Hybride/145 ch	43 850	11 %	+ 1 140	FHEV
CUPRA				
Raval (nouvelle)				
51,5 kWh/211 ch	34 870	nc	nc	Elec
51,5 kWh/226 ch	44 870	nc	nc	Elec
Leon				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 110	13 %	+ 330	E
2.0 TSI/300 ch	47 750	nc	+ 26 302	E
2.0 TSI/325 ch	49 895	nc	+ 24 291	E
1.5 eHybrid/204 ch	48 300	15 %	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	52 280	16 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/150 ch	43 770	5 %	+ 740	D
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI 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 (nouvelle)				
Plus 58 kWh/190 ch	40 070	nc	- 3 135	Elec
Endurance 79 kWh/230 ch	46 070	nc	- 3 135	Elec
VZ 79 kWh/325 ch	49 670	nc	- 3 135	Elec
Terramar				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	47 540	9 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	17 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	14 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	44 325	19 %	+ 983	E
2.0 TSI/265 ch	52 085	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	11 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	19 %	+ 1 686	D
Tavascan				
77 kWh/286 ch	46 540	12 %	- 345	Elec
77 kWh/340 ch	64 480	12 %	- 345	Elec
DACIA				
Spring (nouvelle)				
24,3 kWh/70 ch	16 900	0 %	- 380	Elec
24,3 kWh/102 ch	19 700	0 %	- 380	Elec
Sandero (nouvelle)				
1.0 SSc/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/140 ch	27 100	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	1 %	+ 210	GPL
DENZA				
Z9 GT (nouvelle)				
DM-i/776 ch	101 000	nc	nc	PHEV
122,5 kWh/1 156 ch	115 000	nc	- 300	Elec

	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/240 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	14 %	+ 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 GT	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	15 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	8 %	- 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	7 %	- 3 600	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo/145 ch	27 200	5 %	+ 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	27 790	18 %	+ 360	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	29 990	17 %	+ 898	E
ST/170 ch	38 990	13 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/169 ch	33 990	16 %	- 4 700	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	31 450	18 %	+ 310	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	34 250	17 %	+ 330	E
1.5 EcoBlue PowerShift/115 ch	34 550	17 %	+ 1 074	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch	32 650	17 %	+ 400	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	35 450	16 %	+ 450	E
1.5 EcoBlue PowerShift/115 ch	35 750	16 %	+ 1 336	D
Kuga				
2,5 Hybrid Flexifuel/180 ch	39 490	19 %	+ 890	F85
2,5 Hybrid i-AWD/183 ch	41 490	14 %	+ 1 883	FHEV
2,5 Hybride Rech./243 ch	46 090	16 %	+ 840	PHEV
Explorer				
52 kWh/170 ch	43 900	15 %	- 3 500	Elec
77 kWh/286 ch	46 900	12 %	- 4 700	Elec
79 kWh AWD/340 ch	53 900	8 %	- 390	Elec
Capri				
52 kWh/170 ch	42 490	13 %	- 3 500	Elec
77 kWh/286 ch	49 400	13 %	- 4 700	Elec
79 kWh AWD/340 ch	56 400	8 %	- 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	15 %	- 390	Elec
91 kWh/294 ch	66 990	17 %	- 390	Elec
72,6 kWh AWD/329 ch	58 990	19 %	- 390	Elec
91 kWh AWD/370 ch	73 990	16 %	- 390	Elec
91 kWh AWD/487 ch	81 990	12 %	- 390	Elec
Tourneo Courier				
1.0 EcoBoost/125 ch	24 600	7 %	nc	E
51 kWh/136 ch	35 400	4 %	- 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	14 %	+ 2 583	FHEV
CR-V				
2.0 e:HEV/184 ch	49 980	6 %	+ 3 044	FHEV
2.0 e:PHEV/184 ch	58 150	8 %	+ 2 300	PHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 Eco/63 ch	18 600	12 %	+ 100	E
1.2/79 ch	20 700	nc	+ 540	E
1.0 T-GDi/90 ch	21 450	nc	+ 400	E
Instar				
42 kWh 5 pL/97 ch	25 350	4 %	- 3 600	Elec
49 kWh 5 pL/115 ch	28 600	4 %	- 3 600	Elec
Instar Cross				
49 kWh 5 pL/115 ch	30 800	12 %	- 3 600	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
i20				
1.0 T-GDi/90 ch	22 000	7 %	+ 898	E
Bayon				
1.0 T-GDi/90 ch	23 650	nc	nc	E
Kona				
1.6 Hybrid/138 ch	35 150	5 %	0	FHEV
48 kWh/156 ch	36 850	20 %	- 4 800	Elec
65 kWh/217 ch	40 250	10 %	- 4 800	Elec
i30				
1.0 T-GDi/100 ch	29 500	8 %	+ 983	E
1.5 T-GDi Hybrid DCT/140 ch	36 950	11 %	+ 3 119	E
i30 SW				
1.0 T-GDi/100 ch	30 500	14 %	+ 983	E
Ioniq 5				
63 kWh/170 ch	45 450	9 %	- 400	Elec
84 kWh/229 ch	49 450	11 %	- 400	Elec
84 kWh Htrac/325 ch	63 450	11 %	- 400	Elec
N/650 ch	78 650	1 %	- 400	Elec
Tucson				
1.6 Hybrid/239 ch	38 450	14 %	+ 470	FHEV
1.6 Plug-in/288 ch	43 250	17 %	+ 100	PHEV
Ioniq 6				
77 kWh/229 ch	52 400	12 %	- 400	Elec
Santa Fé				
1.6 Hybrid/215 ch	50 800	3 %	+ 8 784	FHEV
1.6 Plug-in Htrac/253 ch	60 100	10 %	+ 7 125	PHEV
Nexo (nouveau)				
204 ch	71 100	nc	0	Hyd
Ioniq 9				
110 kWh/218 ch	69 900	8 %	- 400	Elec
110 kWh Htrac/307 ch	81 500	9 %	- 400	Elec
110 kWh Perf. Htrac/428 ch	86 900	10 %	- 400	Elec
Staria				
Hybrid/225 ch	57 400	7 %	+ 39 552	FHEV
JAECOO				
5 (nouveau)				
1.5 SHS-H/224 ch	26 990	0 %	nc	FHEV
7 (nouveau)				
1.5 SHS-H/224 ch	29 990	0 %	nc	FHEV
1.5 SHS-P/279 ch	35 990	0 %	nc	PHEV
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3/100 ch	25 550	6 %	+ 898	E
1.2 e-hybrid/110 ch	27 800	8 %	+ 125	FHEV
1.2 4xe/145 ch	33 400	2 %	+ 360	FHEV
51 kWh/156 ch	36 500	11 %	- 3 600	Elec
Renegade				
1.5 e-Hybrid/130 ch	32 190	9 %	+ 540	E
1.3 4xe/240 ch	44 900	11 %	+ 1 450	PHEV
Compass (nouveau)				
1.2 e-Hybrid/145 ch	39 190	3 %	+ 1 946	FHEV
1.6 e-Hybrid Plug-In/225 ch	42 990	nc	+ 2 990	FHEV
73 kWh/213 ch	43 890	3 %	- 3 600	Elec
Wrangler Unlimited				
4xe/380 ch	81 700	6 %	+ 49 090	PHEV
Grand Cherokee				
4xe/380 ch	99 500	12 %	+ 21 170	PHEV
KIA				
Picanto				
0.0 GDi/68 ch	17 290	8 %	+ 240	E
Stonic				
1.0 T-GDi/100 ch	23 290	11 %	+ 740	E
1.0 T-GDi MHEV/115 ch	24 490	10 %	+ 360	E
EV2 (nouveau)				
42,2 kWh/146 ch	26 670	4 %	- 4 700	Elec
61 kWh/135 ch	33 320	4 %	- 4 700	Elec
EV3				
58,3 kWh/204 ch	36 490	9 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	41 490	8 %	- 300	Elec
EV4 (nouvelle)				
58,3 kWh/204 ch	38 290	0 %	- 4 700	Elec
81,4 kWh/204 ch	42 890	0 %	- 4 700	Elec
EV4 Fastback				
58,3 kWh/204 ch	42 290	0 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	46 890	0 %	- 300	Elec
Niro				
1.6 Hybride/138 ch	35 120	13 %	0	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/180 ch	41 980	10 %	0	PHEV
Sportage (nouveau)				
1.6 Hybride/239 ch	39 550	6 %	+ 1 300	FHEV
EV5 (nouvel)				
81,4 kWh/218 ch	44 990	4 %	- 300	Elec
EV6 (nouvelle)				
63 kWh/170 ch	44 750	9 %	- 300	Elec
84 kWh/229 ch	48 250	8 %	- 300	Elec
84 kWh/325 ch	55 350	8 %	- 300	Elec
GT/609 ch	71 350	6 %	- 300	Elec
Sorento				
1.6 Hyb. Rechargeable/288 ch	56 990	6 %	+ 4 900	PHEV
EV9				
76,1 kWh/218 ch	65 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/204 ch	71 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/385 ch	88 100	2 %	- 300	Elec
GT/508 ch	98 100	3 %	- 300	Elec
LAMBORGHINI				
Revuelto	506 808	nc	+ 80 000	E
Urus SE	264 000	nc	nc	PHEV
LANCIA				
Ypsilon				
1.2 Ibrida/110 ch	24 800	5 %	0	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	34 800	12 %	- 3 600	Elec
H.F. Perfo 51 kWh/280 ch	42 400	5 %	- 3 600	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
P270e/269 ch	62 900	4 %	+ 7 825	PHEV
D200/204 ch	57 300	nc	+ 24 218	D
Discovery Sport				
PHEV/269 ch	61 600	5 %	+ 8 900	PHEV
D200/204 ch	64 000	4 %	+ 41 521	D
Range Rover Velar				
P400e/404 ch	83 100	7 %	+ 11 270	PHEV
D200/204 ch	71 200	5 %	+ 27 319	D
Defender 90				
V8 P425/425 ch	99 200	nc	+ 80 000	E
D200/200 ch	67 600	5 %	+ 80 000	D
D250/249 ch	72 400	5 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	87 500	nc	+ 80 000	D
Defender 110				
V8 P425/425 ch	102 500	nc	+ 80 000	E
Octa/635 ch	185 400	nc	+ 80 000	E

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
CLA Shooting Brake (nouvelle)				
200 EQ 58 kWh/224 ch	49 450	nc	- 300	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 700	nc	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	64 950	nc	- 300	Elec
GLA				
180/136 + 14 ch	45 750	9 %	+ 4 031	E
200/163 + 14 ch	47 500	9 %	+ 4 031	E
35 AMG 4Matic/306 ch	70 900	9 %	+ 80 000	E
45 S AMG 4Matic+/421 ch	84 550	9 %	+ 80 000	E
250 e/218 ch	55 500	9 %	+ 550	PHEV
180 d/116 ch	46 650	9 %	+ 3 805	D
200 d/150 ch	48 400	8 %	+ 3 805	D
220 d 4Matic/190 ch	55 100	9 %	+ 6 159	D
EQA				
250+ 70,5 kWh/190 ch	46 950	6 %	- 3 100	Elec
300 4Matic 70,5 kWh/228 ch	51 750	12 %	- 3 100	Elec
GLB (nouveau)				
200 EQ 58 kWh/224 ch	46 950	nc	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 900	0 %	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	61 100	0 %	- 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	12 %	+ 6 250	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e 4Matic/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	56 800	3 %	+ 4 800	D
220 d/197 + 23 ch	61 000	3 %	+ 4 960	D
300 d e/313 ch	69 650	5 %	+ 7 625	D
Classe C All-Terrain				
200 d/163 + 23 ch	61 650	4 %	+ 9 505	E
220 d/197 + 23 ch	65 050	4 %	+ 7 318	D
GLC				
300 e 4Matic/313 ch	72 650	9 %	+ 11 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	75 750	3 %	+ 11 750	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	139 650	nc	+ 80 000	PHEV
200 d 4Matic/163 + 23 ch	60 850	5 %	+ 9 011	D
220 d 4Matic/197 + 23 ch	67 500	9 %	+ 9 011	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	77 900	4 %	+ 25 686	D
300 d e 4Matic/333 ch	75 300	9 %	+ 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	5 %	+ 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	6 %	+ 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	0 %	+ 8 148	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	94 050	0 %	+ 21 881	D
300 d e/313 ch	78 400	6 %	+ 11 750	D
Classe E All-Terrain				
220 d 4Matic/197 + 23 ch	78 800	6 %	+ 11 251	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	98 600	6 %	+ 24 003	D
300 d e 4Matic/313 ch	89 000	6 %	+ 13 400	PHEV
CLE Coupé				
200/204 + 23 ch	67 700	3 %	+ 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	3 %	+ 80 000	E
220 d/197 + 23 ch	77 900	2 %	+ 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	15 %	- 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	6 %	+ 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	7 %	+ 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	7 %	+ 80 000	E
450 e/408 ch	135 300	8 %	+ 14 300	PHEV

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
580 e 4Matic/510 ch				
148 400	7 %	+ 15 500	PHEV	
63 S AMG E Performance/802 ch				
224 200	4 %	+ 63 029	PHEV	
350 d/313 ch				
115 460	5 %	+ 16 104	D	
450 d/367 ch				
121 700	7 %	+ 22 442	D	
EQS				
350 96 kWh/292 ch				
106 350	nc	- 300	Elec	
450+ 118 kWh/360 ch				
120 600	nc	- 300	Elec	
580 4Matic 118 kWh/544 ch				
167 300	nc	- 300	Elec	
EQS SUV				
450 4Matic 118 kWh/360 ch				
150 550	4 %	- 300	Elec	
580 4Matic 118 kWh/544 ch				
168 400	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	3 %	+ 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	8 %	+ 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	5 %	0	FHEV	
ZS				
Hybrid+/197 ch				
23 490	4 %	+ 170	FHEV	
S5 EV				
49 kWh */170 ch				
32 490	nc	- 350	Elec	
64 kWh */231 ch				
35 990	nc	- 350	Elec	
MG4 EV Urban (nouvelle)				
43 kWh */149 ch				
24 995	nc	- 350	Elec	
54 kWh */160 ch				
27 495	nc	- 350	Elec	
MG4 EV (nouvelle)				
64 kWh */190 ch				
33 490	18 %	- 350	Elec	
77 kWh */245 ch				
36 990	16 %	- 350	Elec	
Xpower 64 kWh */435 ch				
38 990	15 %	- 350	Elec	
EHS				
Hybrid+/198 ch				
32 490	11 %	+ 2 000	FHEV	
PHEV/184 ch				
37 990	13 %	+ 2 075	PHEV	
S6 EV (nouveau)				
77 kWh */244 ch				
44 990	nc	- 350	Elec	
77 kWh */361 ch				
47 990	nc	- 350	Elec	
S9 PHEV (nouveau)				
PHEV/299 ch				
39 990	nc	+ 7 000	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				
28 500	4 %	+ 1 276	E	
Cooper S/204 ch				
31 850	4 %	+ 1 901	E	
John Cooper Works/231 ch				
40 300	6 %	+ 3 552	E	
Cooper E 36,6 kWh/184 ch				
30 700	9 %	- 345	Elec	
Cooper SE 49,2 kWh/218 ch				
34 500	7 %	- 345	Elec	
JCW E 49,2 kWh/258 ch				
42 600	7 %	- 345	Elec	
Hatch 5p.				
Cooper C/156 ch				
29 500	4 %	+ 1 629	E	
Cooper S/204 ch				
32 850	4 %	+ 2 370	E	
Cabrio				
Cooper C/163 ch				
33 900	0 %	+ 3 552	E	
Cooper S/204 ch				
37 250	0 %	+ 3 784	E	
John Cooper Works/231 ch				
45 010	0 %	+ 5 715	E	
Aceman				
E 38,5 kWh/184 ch				
33 600	3 %	- 345	Elec	
SE 49,2 kWh/218 ch				
37 400	0 %	- 345	Elec	
JCW E 49,2 kWh/258 ch				
45 500	0 %	- 345	Elec	
Countryman				
C/170 ch				
38 090	3 %	+ 1 276	E	
SAI/4/218 ch				
43 190	3 %	+ 3 552	E	
John Cooper Works All4/300 ch				
53 740	nc	+ 37 857	E	
D/163 ch				
40 890	3 %	+ 310	D	
E 65,2 kWh/204 ch				
39 240	5 %	- 3 380	Elec	
SE All4 65,2 kWh/313 ch				
44 240	5 %	- 3 380	Elec	
MITSUBISHI				
ASX				
1.8 MPI HEV/158 ch				
31 990	16 %	0	FHEV	
Grandis				
1.8 MPI HEV/158 ch				
33 390	5 %	nc	FHEV	
Eclipse Cross (nouveau)				
87 kWh/218 ch				
45 740	11 %	- 4 800	Elec	
Outlander				
PHEV/306 ch				
52 090	20 %	+ 4 900	PHEV	
NISSAN				
Micra (nouvelle)				
40 kWh/120 ch				
28 000	0 %	- 3 579	Elec	
52 kWh/150 ch				
33 500	2 %	- 3 579	Elec	
Juke				
1.2 DIG-T/114 ch				
25 750	6 %	1 074	E	
1.6 Hybrid/143 ch				
31 050	1 %	0	FHEV	
Leaf (nouveau)				
52 kWh/177 ch				
35 300	0 %	- 3 579	Elec	
75 kWh/217 ch				
40 300	0 %	- 3 579	Elec	
Qashqai				
1.3 Mild Hybrid/158 ch				
32 900	nc	nc	E	
1.5 Hybrid e-Power Gen3/205 ch				
37 800	10 %	+ 850	FHEV	
X-Trail (nouveau)				
1.5 e-Power/204 ch				
44 000	nc	nc	FHEV	
1.5 e-4orce/213 ch				
46 300	nc	nc	FHEV	
Ariya				
63 kWh/218 ch				
39 300	14 %	- 397	Elec	
87 kWh/242 ch				
49 300	21 %	- 397	Elec	
e-4orce 87 kWh/306 ch				
55 800	17 %	- 397	Elec	

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
SKODA (suite)				
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	31 710	17 %	+ 360	E
Karoq				
1.0 TSI/116 ch	36 410	17 %	+ 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				
60 - 59 kWh/204 ch	37 930	10 %	- 3 450	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	43 680	10 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	51 490	8 %	- 385	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 950	11 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	55 580	11 %	- 385	Elec
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 700	11 %	- 4 600	Elec
RS - 79 kWh/340 ch	58 330	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	16 %	+ 210	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	37 590	13 %	+ 190	E
2.0 TDI DSG 4x4/204 ch	40 740	11 %	+ 6 656	E
RS/265 ch	49 360	9 %	+ 5 404	E
2.0 TDI/116 ch	36 190	18 %	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	39 520	16 %	+ 310	D
Kodiaq				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	46 820	14 %	+ 3 026	E
RS/265 ch	62 190	8 %	+ 72 147	E
1.5 PHEV/204 ch	52 590	13 %	+ 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	13 %	+ 280	E
1.5 PHEV/204 ch	53 360	12 %	+ 1 490	PHEV
1.5 PHEV/272 ch	62 520	nc	nc	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 510	14 %	+ 1 590	D
Superb Combi				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	48 120	15 %	+ 360	E
1.5 PHEV/204 ch	53 680	16 %	+ 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
E-Outback (nouveau)				
74.7 kWh/375 ch	52 990	nc	- 300	Elec
Solterra (nouveau)				
73.1 kWh/342 ch	48 990	nc	- 300	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
SUZUKI				
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 190	9 %	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	22 %	+ 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	9 %	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	12 %	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 200	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 600	11 %	0	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride/140 ch	35 350	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 250	12 %	+ 350	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride/140 ch	35 450	11 %	0	FHEV
2.0 Hybride AWD-I/180 ch	45 950	11 %	+ 480	FHEV
Hybride Rechargeable/225 ch	41 100	11 %	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	16 %	0	PHEV
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/185 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
MINI				
Cooper SE				
59.6 kWh */177 ch	33 990	nc	0	Elec
59.6 kWh */204 ch	37 990	nc	0	Elec

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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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	12 %	+ 450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 350	10 %	+ 1 629	E
Taigo				
1.0 TSI/95 ch	24 890	17 %	+ 310	E
1.0 TSI/116 ch	29 780	10 %	+ 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	8 %	+ 540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 000	17 %	+ 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	5 %	+ 28 413	E
R/333 ch	58 900	4 %	+ 55 523	E
1.5 eHybrid/204 ch	44 900	18 %	0	PHEV
1.5 GTE/272 ch	54 400	10 %	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	14 %	- 3 450	Elec
59 kWh/204 ch	39 990	20 %	- 3 450	Elec
79 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	16 %	+ 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	11 %	+ 1 172	E
1.5 eTSI/150 ch	51 700	9 %	+ 1 771	E
1.5 eHybrid/204 ch	55 500	13 %	+ 1 660	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	62 100	12 %	+ 1 790	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 900	8 %	+ 2 959	D
2.0 TDI 4Motion/193 ch	66 300	7 %	+ 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				
58 kWh/190 ch	41 500	nc	- 3 450	Elec
79 kWh/286 ch	46 990	nc	- 4 600	Elec
77 kWh/299 ch	48 990	nc	- 385	Elec
GTI 77 kWh/340 ch	53 000	nc	- 385	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ID.5				
79 kWh/286 ch	51 500	12 %	- 4 600	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	60 000	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	14 %	+ 2 894	D
ID.7				
59 kWh/204 ch	53 000	nc	- 385	Elec
77 kWh/286 ch	59 290	4 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	62 690	5 %	- 385	Elec
ID.7 Tourer				
59 kWh/204 ch	53 700	nc	- 385	Elec
77 kWh/286 ch	59 990	10 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	63 390	14 %	- 385	Elec
GTX 86 kWh/340 ch	76 000	4 %	- 385	Elec
Touareg				
R/462 ch	107 500	17 %	+ 21 480	PHEV
Caddy				
1.5 eHybrid/150 ch	43 300	9 %	+ 1 780	PHEV
2.0 TDI DSG/122 ch	37 940	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	7 %	- 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/442 ch	62 900	12 %	- 400	Elec
EC40				
79 kWh/252 ch	53 550	10 %	- 400	Elec
79 kWh/442 ch	63 900	8 %	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	12 %	+ 4 715	E
T6 AWD/253 ch	66 750	14 %	+ 4 780	PHEV
XC60				
T6 AWD/335 ch	70 200	10 %	+ 6 750	PHEV
T8 AWD/406 ch	84 550	10 %	+ 6 750	PHEV
EX60 (nouveau)				
80 kWh/374 ch	66 500	0 %	- 400	Elec
91 kWh/510 ch	69 500	0 %	- 400	Elec
112 kWh/680 ch	75 500	0 %	- 400	Elec
EX60 Cross Country (nouveau)				
91 kWh/510 ch	72 500	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/406 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

VENDEZ VOTRE VOITURE FACILEMENT

ESTIMEZ-LA EN QUELQUES CLICS



Découvrez notre
service de Rachat Express

maintenant



 **VPN** autos.com

**Centres
Automobiles
Multimarques**



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



RÉSERVATION
EN LIGNE



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



LIVRAISON À
DOMICILE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



**OSEZ LEVER
LES BRAS**
*OÙ VOUS VOULEZ,
QUAND VOUS VOULEZ*

Crédit photographique : Louis Lepron. 921 077 160 RCS Nanterre

SENTIR BON, POUR DE BON
PARFUM LONGUE DURÉE - PROTECTION 48H

