

Enquête



Vol dans les voitures

Les 50 destinations estivales à haut risque

P. 6

1^{re} confrontation

Dacia Striker

Un sérieux rival pour le Peugeot 3008 ?



P. 16

Test lecteurs

P. 42



Vos avis divisés sur la Fiat 500 hybride

Pratique

P. 56

Changement de batterie : évitez les galères !

Comparatifs : 56 modèles

P. 26

Voitures chinoises

Plus intéressantes que les françaises ?



Occasion

P. 52



Toyota Yaris

Sobre et fiable, en essence comme en hybride

Les meilleures versions à partir de 11 000 €

Essais



P. 34

BMW M2 CS 530 ch
Tueuse de chronos



P. 22

Jeep Avenger Hybrid
Baroudeur de poche

La série de l'été

Les nouvelles aventures des **Gendarmes**

P. 57

L 14629 - 1979 - F : 2,60 €

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



RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

TOIT OUVRANT ELECTRIQUE EN TOILE

ouverture du toit sur 92 cm par commande électrique ou vocale⁽¹⁾
openR link avec ChatGPT⁽²⁾ Google intégré⁽³⁾ et plus de 100 apps
28 systèmes avancés d'aide à la conduite
volume de coffre de 420 L à 1405 L⁽⁴⁾
jusqu'à 409 km d'autonomie⁽⁵⁾

320€ à partir de
/mois⁽⁶⁾

LLD 37 mois. 1^{er} loyer 3100€

prime coup de pouce 6180€ déduite⁽⁷⁾

3 ans de garantie et assistance 24/24 offerts⁽⁸⁾

profiter
de l'offre





contenu partiellement généré par IA. modèle présenté : R4 e-tech électrique iconic plein sud® 150 ch avec option peinture bi-ton rouge carmin/ toit noir étoilé à 341€/mois.⁽⁹⁾ 1^{er} loyer 3100€, prime coup de pouce bonifiée 6180€ déduite.⁽⁷⁾ (1) disponible selon version. (2) selon version, associé à Reno, l'avatar officiel Renault. (3) selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (4) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides; 1149 dm³ en norme VDA. (5) autonomie réelle suivant conditions roulage, selon données wltp. autonomie max avec toit ouvrant jusqu'à 392 km. (6) ex. R4 techno plein sud® 150 ch hors options. (6)(9) locations longue durée, 37 mois/30 000 km max. si accord diac, s.a. au capital de 415 100 500€ - 80-90 av. du maréchal de lattré de tassigny 94127 fontenay-sous-bois cedex - siren 702 002 221 - rcs créteil. (7) montant max. indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat ou loc (≥ 24 mois) véhicule neuf électrique M1 au titre dispositif CEE, non soumis TVA, **du 1^{er} au 31/08/26.** pour particuliers, selon revenus. pour loc, prime déduite prix véhicule réf pris en compte dans calcul loyer. déduction contribuant à ajustement loyers, montant évolutif. impact prime selon paramètres financiers appliqués. conditions éligibilité et modalités auprès revendeur. (8) détails du contrat garantie sur [renault.fr](https://www.renault.fr). la lld peut être souscrite sans ce contrat. offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Renault participant. **consommations min/max (kwh/100 km)*: 14,7/15,8. émissions co₂ (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.



assemblée en France

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

Renault
care
service

bientôt 15 ans que Renault révise l'électrique



qui mieux que Renault
peut entretenir
votre Renault électrique ?

révision
E-Tech électrique

125€* à partir
de

87 points de contrôle
expertise Renault
1 an de garantie pièces et main-d'œuvre



* réservé aux particuliers, sur véhicules Renault électriques (hors véhicules ptac > 3,5 t).
comprend 87 points de contrôle (liste complète sur renault.fr, rubrique « entretien & services », puis « entretien & révision » et « révision »), remplacement éléments conformément
programme d'entretien (filtre habitacle et autres éléments prévus selon échéance),
pièces d'origine Renault, garantie un an pièces et main-d'œuvre sur toutes les prestations.
Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.



L'édito



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

Roulez... vous êtes taxé !

On a l'habitude que la France montre "l'exemple" en matière de fiscalité automobile. Cette fois, c'est le Royaume-Uni qui a pris tout le monde de vitesse. Face à l'érosion annoncée des recettes liées à la vente de carburants, conséquence de l'essor de l'électrique, le gouvernement a décidé d'instaurer une nouvelle taxe *

sur les modèles hybrides rechargeables et électriques. Un pavé dans la mare qui, par ricochet, risque d'être imité : beaucoup de pays européens cherchent à éviter que la transition écologique automobile ne tourne au désastre pour les finances publiques...

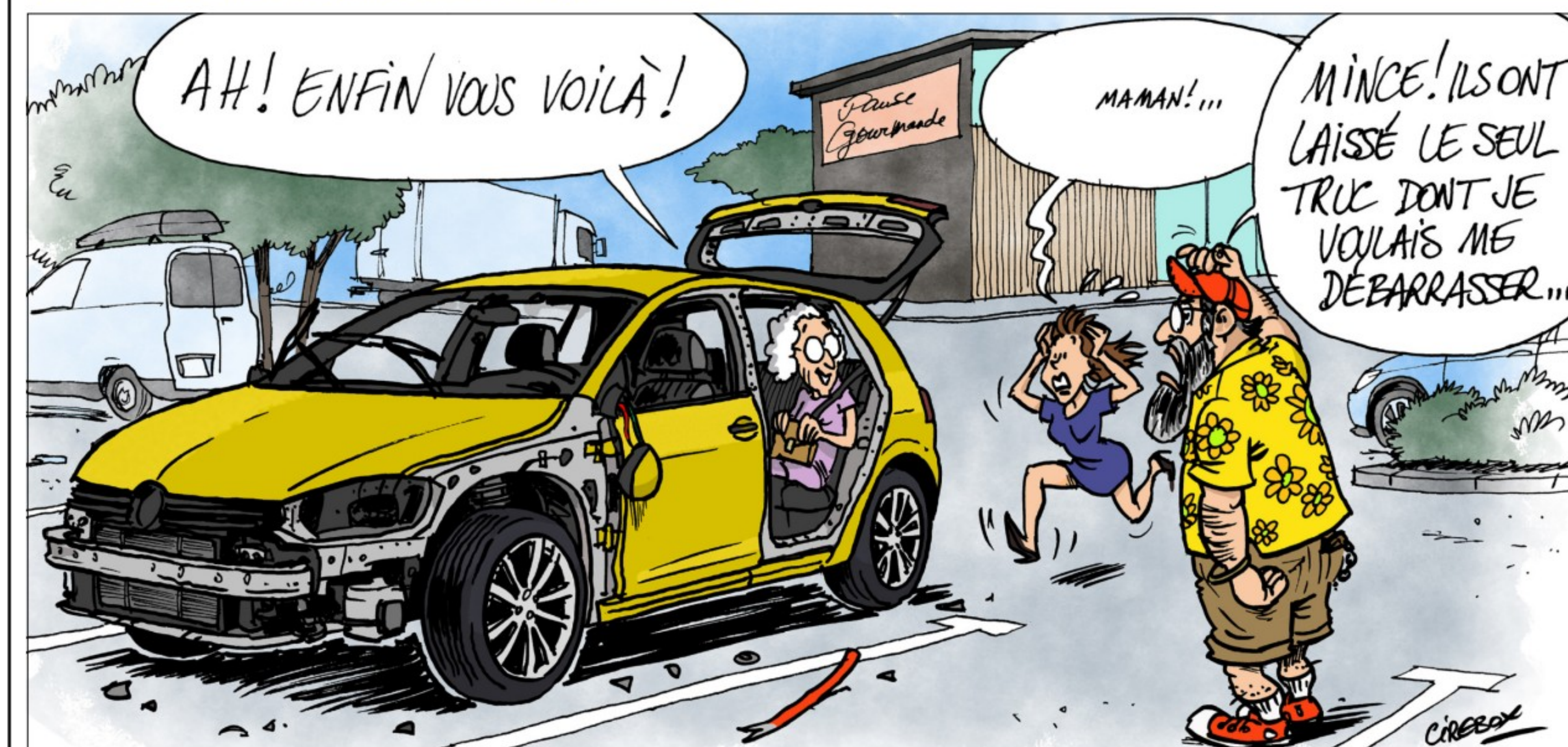
Baptisée eVED (Electric Vehicle Excise Duty), cette taxe – dont l'application est prévue début 2028 – est l'une des premières du genre. En effet, plutôt que de ponctionner l'énergie elle-même, elle fonde son calcul sur l'usage qui en est fait. Ainsi, le conducteur d'une électrique sera redevable de 3 pence par mile, soit environ 2,1 centimes d'euros par kilomètre ou 210 € pour 10 000 km. Les hybrides rechargeables, elles, auront droit à 50% de réduction sur ce tarif... pour prendre en considération les taxes déjà payées sur le carburant brûlé par le moteur thermique. Logique.

De quoi donner des idées à notre gouvernement ? Inutile : il planche probablement déjà sur le sujet. Après s'être délesté du financement du bonus écologique – transformé en prime "coup de pouce" et financé par les fournisseurs d'énergie –, il doit s'attaquer à un autre chantier. Selon la Cour des comptes, la transition écologique devrait, d'ici à 2050, amputer les recettes nettes d'accise sur les énergies de 15 à 30 milliards d'euros. Et cela sans tenir compte du manque à gagner sur la TVA. On n'a pas fini de se faire... rouler.

* Les voitures paient déjà la Vehicle Excise Duty, 11 € la première année puis 240 €/an.

Le trait d'humeur de Cirebox

Près de 330 000 voitures dépouillées en 2025 : risque maximum l'été !



Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 20 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 0146484877 (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.

Sommaire

Numéro 1979

Semaine du 7 au 13 août 2026

Actualité

- 6 **L'enquête.** Vols : le palmarès des villes touristiques
- 10 **Le courrier**
- 12 **L'essentiel.** Les nouvelles règles du bonus
- 14 **La photo**
- 16 **Les nouveautés.** Le Dacia Striker défie le Peugeot 3008

Essais

- 21 **Les mesures du labo**
- 22 **Panoramique.** Le Jeep Avenger 1.2 Turbo T3 e-Hybrid de 110 ch
- 26 **Dossier.** Voitures chinoises : vraiment moins chères que les françaises ?
- 34 **Détaillé.** La BMW M2 CS 3.0 biturbo de 530 ch
- 36 **Match.** Les Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG7 de 116 ch, Taigo 1.0 TSI DSG7 de 116 ch et T-Roc 1.5 eTSI DSG7 de 116 ch
- 42 **Lecteurs.** La Fiat 500 hybride
- 44 **Rétro.** La Jaguar MK2 (1959)

Pratique

- 47 **L'info utile**
- 48 **Dossier occasion.** Les bons choix d'utilitaires à moins de 10 000 €
- 52 **Essai occasion.** Une Toyota Yaris IV à moins de 22 000 €
- 54 **Radioscopie.**
Ford C-Max diesel
Volvo XC60 diesel
- 56 **Astuces.** Changement de batterie : attention aux pièges !
- 57 **La BD de l'été.** Les Gendarmes, épisode 6
- 59 **Le prix des voitures neuves**

Voitures "dépouillées"**EXCLUSIF**

La liste noire des villes touristiques

C'est bien sûr quand les coffres débordent que les voitures deviennent des proies de choix pour les voleurs. Sans céder à la parano, voici la liste des villes, sites touristiques et aires de repos où il vaut mieux redoubler de vigilance, afin d'éviter de voir ses vacances bêtement gâchées.

► **Texte :** Pascal Charles



Qu'il s'agisse d'une simple pause sur une aire d'autoroute ou d'un arrêt prolongé dans un site d'exception ou un centre-ville animé, laisser son véhicule plein à craquer génère à raison pas mal d'appréhension. Et il en est de même une fois arrivé à bon port, tant les voitures des touristes, aisément repérables avec leur département d'origine inscrit sur les plaques d'immatriculation, constituent une banque d'organes de choix. Si la peur du larcin est pleinement justifiée à certains endroits, inutile de tomber dans la crise de paranoïa. La plupart des destinations restent heureusement peu exposées à ce type de criminalité. Mais comment savoir si le lieu de villégiature visé est à haut risque ou non ?

Pour le savoir, *Auto Plus* a consulté la carte de France 2025 de la délinquance réalisée par le service statistique du ministère de l'Intérieur*. Celle-ci recense les dépôts de plainte portant sur quatorze motifs d'infractions dont trois concernent directement les automobilistes : les vols de véhicules, les vols à l'intérieur des voitures, ainsi que les vols de pièces détachées ou de carburant.

6% des affaires élucidées...

L'an dernier, ces trois types de larcins ont totalisé à eux seuls 450 000 procédures. Mais la réalité s'avère probablement trois à quatre fois supérieure, car peu de victimes d'un vol en stationnement portent plainte ! Soit parce qu'elles ne sont pas assurées pour ce type

de sinistre, soit parce qu'elles estiment que l'auteur ne sera jamais identifié. Pas faux, puisque le taux d'élucidation de ce genre d'affaire n'atteint que 6% au bout d'un an. Malgré tout, il faut faire une déposition, ne serait-ce que pour "enrichir" les statistiques qui définiront ensuite les priorités d'actions des forces de l'ordre.

Si un maximum des vols dans et sur les autos survient dans les plus grandes villes, la carte ci-dessous montre beaucoup de points noirs disséminés le long des côtes, dans les sites très touristiques, et même parfois en zone rurale pour peu qu'un axe routier majeur passe par là. Alors, serez-vous confronté à ce risque durant vos vacances ? Un automobiliste averti en vaut deux...

* "Insécurité et délinquance en 2025 : bilan statistique et atlas départemental" mis en ligne par le Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI).

453 500 larcins sur des véhicules en 2025, dont :

233 400

vols dans l'habitacle (- 9%)

95 300

vols d'accessoires extérieurs, dont carburant (- 1%)

124 800

vols de véhicules (- 9%)

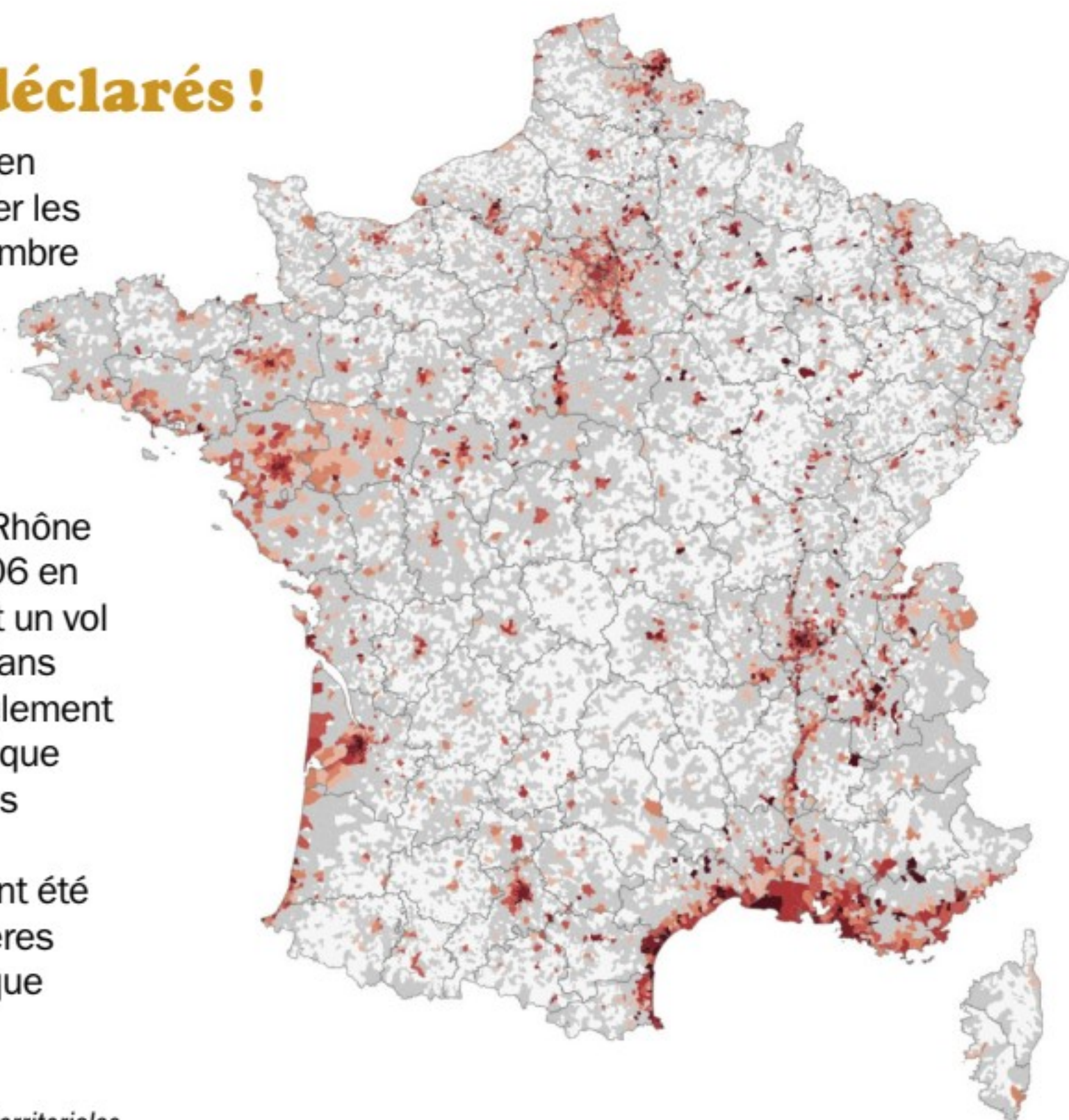
33%

des victimes portent plainte en cas de vol du véhicule (57% s'il a disparu, 24% si tentative); et 22% seulement en cas de vol d'objets dans l'habitacle ou à l'extérieur!

De 0 à 15 967 vols déclarés !

Cette carte de France du vol*, mise en ligne par le SSMSI, permet d'identifier les zones les plus à risque à partir du nombre de plaintes recensées (rapporté à la population) dans chacune des 34 875 communes. Plus les zones sont foncées et plus ce taux est élevé. Le spectre est large, allant de 20 469 véhicules visités dans le Rhône (soit 10,8 pour 1 000 hab.) contre 106 en Corse-du-Sud (0,6‰); et concernant un vol de pièce, cela va de 7 363 affaires dans les Bouches-du-Rhône (3,5‰) à seulement 25 en Lozère (0,3‰). Si le blanc indique qu'aucun méfait n'a été recensé dans la commune, le gris est plus vague, signifiant qu'entre un et cinq actes ont été enregistrés au cours des trois dernières années. Ce flou est volontaire, afin que les rares victimes ne puissent être identifiées par recoupements.

* Carte interactive sur ssmsi.shinyapps.io/donneesterritoriales



Les 50 communes les plus "craignos"

Rang	Commune	Vois sur et dans les véhicules	Taux pour 1 000 habitants
1 ^{er}	Saintes-Maries-de-la-Mer (13)	89	36,6 ‰
2 ^e	Gruissan (11)	135	26,8 ‰
3 ^e	Lyon (69)	13592	26,2 ‰
4 ^e	Grenoble (38)	4013	25,7 ‰
5 ^e	Bordeaux (33)	5978	22,3 ‰
6 ^e	Leucate (11)	97	21,3 ‰
7 ^e	Lille (59)	5057	21,2 ‰
8 ^e	Fleury (11)	79	18,6 ‰
9 ^e	Rouen (76)	1816	15,4 ‰
10 ^e	Marseille (13)	13447	15,2 ‰
11 ^e	Serris (77)	150	14,5 ‰
12 ^e	Saint-Étienne (42)	2477	14,3 ‰
13 ^e	Saint-Herblain (44)	718	14,1 ‰
14 ^e	Montpellier (34)	4329	14 ‰
15 ^e	Avignon (84)	1281	13,9 ‰
16 ^e	Hendaye (64)	245	13,5 ‰
17 ^e	Fabrègues (34)	99	13,3 ‰
18 ^e	Martigues (13)	638	13,2 ‰
19 ^e	Argelès-sur-Mer (66)	137	12,9 ‰
20 ^e	Le Barcarès (66)	78	12,8 ‰
21 ^e	Coupry (77)	37	12,1 ‰
22 ^e	Vendres (34)	31	11,9 ‰
23 ^e	Moliets-et-Maa (40)	15	11,6 ‰
24 ^e	Carcassonne (11)	492	10,7 ‰
24 ^e ex æ	Toulouse (31)	5492	10,7 ‰
26 ^e	Chasseneuil-du-Poitou (86)	50	10,5 ‰
26 ^e ex æ	Reims (51)	1872	10,5 ‰
28 ^e	Saint-Denis (93)	1551	10,4 ‰
29 ^e	La Grande-Motte (34)	85	10,1 ‰
29 ^e ex æ	Ivry-sur-Seine (94)	655	10,1 ‰
29 ^e ex æ	Saint-Tropez (83)	36	10,1 ‰
32 ^e	Lège-Cap-Ferret (33)	79	10 ‰
33 ^e	La Tremblade (17)	45	9,7 ‰
34 ^e	Blois (41)	444	9,4 ‰
34 ^e ex æ	Blagnac (31)	259	9,4 ‰
36 ^e	Perpignan (66)	1135	9,3 ‰
37 ^e	Rennes (35)	2107	9,1 ‰
37 ^e ex æ	Metz (57)	1117	9,1 ‰
39 ^e	Nantes (44)	2936	9 ‰
40 ^e	Narbonne (11)	515	8,9 ‰
40 ^e ex æ	Mérignac (33)	698	8,9 ‰
42 ^e	Palavas-les-Flots (34)	54	8,8 ‰
43 ^e	Grimaud (83)	40	8,7 ‰
44 ^e	Torreilles (66)	32	8,5 ‰
44 ^e ex æ	Arles (13)	441	8,5 ‰
44 ^e ex æ	Valence (26)	547	8,5 ‰
47 ^e	Mulhouse (68)	881	8,4 ‰
47 ^e ex æ	Tours (37)	1165	8,4 ‰
49 ^e	Carquefou (44)	168	8 ‰
49 ^e ex æ	Nancy (54)	828	8 ‰

Notre méthodologie : un classement par habitant. A partir de la liste des 300 villes françaises offrant les plus importantes capacités d'accueil touristique (selon l'Insee), Auto Plus a classé les 50 communes qui affichent la pire proportion de voitures dépouillées en 2025 par rapport à la population. Un indicateur sous forme de taux, plus révélateur que le volume brut de larcins recensés par ville.

► **Les stations balnéaires, lieux à haut risque.** Notre indicateur a tendance à pénaliser les lieux touristiques surpeuplés en saison et qui comptent peu de résidents à l'année. A l'image des Saintes-Maries-de-la-Mer (Bouches-du-Rhône), classées n°1 avec un taux de 37 victimes pour 1 000 habitants. Même constat pour plusieurs stations balnéaires de l'Aude : Gruissan (2^e), Leucate (6^e), Fleury (8^e) et de beaucoup d'autres sur le pourtour méditerranéen. C'est néanmoins le signe évident que les voitures en stationnement y sont moins en sécurité qu'ailleurs.

► **Un phénomène très "touristique".** Parmi ces 50 villes les plus mal classées, une vingtaine d'entre elles sont des cités côtières (surtout d'Occitanie), 5 des villes très touristiques (Avignon, Carcassonne, Reims...) et 3 des communes entourant des parcs d'attractions (Disneyland Paris, Futuroscope). Alors qu'on ne dénombre que 17 villes majeures et quelques villes de banlieues (Saint-Herblain, près de Nantes, Saint-Denis et Ivry-sur-Seine autour de la capitale). Concernant les 250 localités suivantes, la moitié se trouve le long des côtes.

► **Les grandes villes en trompe-l'œil.** Le total des vols dans et sur les véhicules augmente avec la taille des unités urbaines. Ainsi, Paris figure en tête des plaintes (15 967 recensées en 2025), devant Lyon (13 592), Marseille (13 447), Bordeaux (5 978), Toulouse (5 492) ou Lille (5 057). Mais en tenant compte de leur population respective, un tout autre classement apparaît avec Lyon classée 3^e (26 ‰), devant Grenoble (4^e), Bordeaux (5^e), Lille (7^e), Marseille (10^e) et Paris en... 58^e position.

► **Gare aux pièces à Marseille.** Les vols d'accessoires (banquettes arrière, pots catalytiques, carburant...) sont une spécialité marseillaise avec 4 284 larcins recensés (4,83 pour 1 000 habitants), soit deux fois plus qu'à Paris (2 065 actes / 1 ‰) et le triple de Lyon (1 483 / 2,6 ‰).

► **Quid des autres destinations stars du littoral ?** Au-delà de celles figurant dans le top 50, le classement des villes côtières dépend de leur position géographique et surtout de leur population à l'année. Si Nice arrive en tête du nombre de larcins (1 581 en 2025), elle dégringole en 110^e position compte tenu de ses 357 700 habitants (soit 4,4 ‰). Idem pour Cannes, 98^e malgré 350 vols ou Deauville (90^e / 18). A contrario, le rapport se montre plus favorable pour Les Sables-d'Olonne 163^e (129 larcins), Menton (151^e/94) et Biarritz (145^e/90).

► **La montagne épargnée.** Sauf à considérer Grenoble (4^e), Saint-Etienne (13^e) ou Clermont-Ferrand (52^e) en zone montagneuse, aucune commune d'altitude ne figure dans ce malheureux top 50 avant la 67^e position de Huez (Isère).

► **Un tiers de havre de paix.** Sur les 34 875 communes répertoriées, aucun vol n'a été signalé l'an dernier dans 10 849 d'entre elles ! Coup de chapeau aux trois qui comptent le plus d'habitants : Cagnac-les-Mines dans le Tarn (2 621 âmes) et deux dans le Doubs, non loin de la Suisse : Le Russey (2 599) et Orchamps-Vennes (2 189).

REPORTER AUTO PLUS



A Marseille, Notre-Dame de la Garde doit déjà veiller sur les marins partis en mer, elle ne peut pas, en plus, se pencher sur les véhicules stationnés à ses pieds. D'où la mise en garde à destination des automobilistes...

Attention à ces zones aux scores... exceptionnels !

Au-delà des villes les plus touristiques, bien d'autres lieux en France plus ou moins fréquentés affichent de bien pires résultats.

Les aires d'autoroutes jusqu'à 444 vols / 1 000 habitants



PHOTOS : CHAÏNE BENABDI

➤ Des milliers de vols sont commis sur les aires de service ou de repos, qui se trouvent souvent dans des endroits peu peuplés. Cela a pour conséquence de faire grimper en flèche le bilan de la paisible bourgade voisine (alors qu'aucun accès direct ne la dessert depuis l'autoroute). On compte ainsi vingt communes à plus de 100 vols théoriques pour 1 000 habitants, ce qui n'a bien sûr aucun sens, à l'image de Perrogney-les-Fontaines (sur l'A31 en Haute-Marne) et ses 106 âmes. Mais avec 47 vols sur son territoire, le village se voit attribuer le record de France (444‰). Même constat pour Sandaucourt (A31, Vosges), affublé d'un 376‰, suivi d'Assevillers (A1, Somme), 300‰. Pour les autoroutes, il est donc plus réaliste de raisonner en volumes de vols. Parmi les sites identifiables, la triste palme revient alors à Mornas (A7, Vaucluse) avec 266 larcins dans l'année, suivie de Vémars au nord de Roissy (A1, Val-d'Oise), 194 et Villetelle/Lunel (A9, Hérault).

➤ De nombreux hauts lieux du tourisme affichent des scores nettement plus élevés qu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer, mais ne figurent pas dans notre top 50 faute de disposer de capacités hôtelières à l'échelle de leur popularité. C'est le cas du Mont-Saint-Michel au score ahurissant de 309‰... avec pourtant 7 vols seulement à déplorer en 2025 sur ses immenses parkings, car l'île ne compte que 23 résidents permanents. Suivent plusieurs sites provençaux très mal classés, en particulier les gorges du Verdon (152‰ pour Aiguines avec 42 vols) et Les Baux-de-Provence (151‰/ 40 actes).

Le Mont-Saint-Michel 309 vols / 1 000 hab.



SEBASTIEN BRETEAU/QUEST FRANCE/MAXPPP

Lyon 2^e arrdt 70 vols / 1 000 hab.



ROMAIN DOUCELIN/HANS LUCAS/AFP

➤ Les statistiques sont détaillées par quartier pour les trois plus grandes villes de France. Trois arrondissements se distinguent défavorablement avec un seuil dépassant les 50 vols / 1 000 habitants : Lyon 2^e avec 70‰ (2 083 vols), Marseille 2^e (55‰ / 1 338), Lyon 7^e (51‰ / 4 471). Loin derrière : Lyon 6^e (34‰ / 1 653), Marseille 16^e (32‰ / 500), Paris 1^{er} (29‰ / 439), etc.

Roissy-en-France 58 vols / 1 000 hab.



BRUNO LEVESQUE/IP3 PRESS/MAXPPP

➤ Malgré la forte présence policière, plus de 150 larcins sont survenus à Roissy-en-France l'an dernier, essentiellement dans l'immense zone aéroportuaire. D'autres communes accueillant de grands aéroports sont aussi plus ou moins impactées selon leur taille, comme Colombier-Saugnieu (Lyon-St-Exupéry) avec 46‰ / 133 ; Mauguio (Montpellier), 10‰ / 157.

Mieux vaut prévenir, que gâcher ses vacances...

Avoir son véhicule visité ou dépouillé de quelques pièces, c'est déjà pénible, mais c'est évidemment pire quand on se trouve loin de chez soi, avec une vitre brisée ou la banquette arrière envolée ! Alors, avec un minimum de vigilance, en particulier si vous posez les valises ou faites une halte dans un lieu "à risque", et en adoptant quelques bons réflexes comme éviter de se garer dans une zone isolée et sans rien laisser de visible dans l'habitacle, tout devrait bien se passer. Dernier conseil : avant de partir en vacances, vérifiez si votre contrat d'assurance couvre le vol d'effets personnels dans l'habitacle. Si ça n'est pas le cas, ça vaut peut-être le coup de souscrire à cette option. Sait-on jamais.

SKODA Ooooh

c'est Epiq



**Le tout nouveau Škoda Epiq,
100 % électrique.**

Disponible dès maintenant à la commande.

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

Scannez pour obtenir
votre Škoda Epiq
parmi les premiers



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**

Tableaux de bord numériques

La panne d'écran, fléau de demain ?



HENRI BUBECK/MERCEDES-BENZ

Sur les voitures actuelles, les écrans remplacent la quasi-totalité des commandes "physiques". Qu'en est-il de leur durée de vie et, surtout, pourra-t-on encore les réparer dans dix ans ou plus ? A défaut, les voitures deviendront inutilisables, donc jetables...

Olivier Lenoble, par e-mail

François Tarrain. Bonne question ! Si, sur les modèles "d'avant", un bouton ou une molette HS n'empêchait pas de prendre la route, avec l'avènement du tout-numérique, c'est une autre histoire... Si les écrans tombent en carafe, pourra-t-on seulement encore démarrer ? La perspective n'a rien de réjouissant, d'autant que la durée de vie de ces éléments est

limitée. Ne vous fiez pas aux 10 à 12 ans avancés par une soi-disant étude Dekra, elle n'existe pas ! Ce que l'on sait, en revanche, c'est que la durée de vie d'une dalle LCD ou Oled se situerait entre 20000 et 60000 heures. Soit, en théorie, une heure de fonctionnement tous les jours de l'année pendant 55 à 165 ans. En pratique, ce sera beaucoup moins, tant l'environnement d'un habitacle (chaleur, vibrations, humidité) peut être contraignant. Mais cela laisse de la marge... Et en cas de pépin prématuré, il restera toujours la solution du remplacement, y compris par de la pièce d'occasion. Sachant qu'avant d'en arriver là, ce sont avant tout les bugs et plantages logiciels de certaines interfaces numériques mal fichues qui risquent de compliquer la vie des conducteurs.

D'où viens-tu ?

Sauriez-vous me dire de quel pays pourrait bien provenir cette Hyundai i10 ?

Alexandre Bernard, par e-mail

François Tarrain. Fastoche... D'autant plus qu'un indice ne laisse planer aucun doute sur la provenance du véhicule : l'autocollant GBG, pour Great Britain Guernsey. Cette Hyundai fait donc partie des près de 100000 voitures immatriculées sur l'île anglo-normande (même si un peu plus de la moitié seulement serait en circulation) qui arborent une plaque à fond noir (parfois blanc ou jaune) comportant cinq chiffres.



ALEXANDRE BERNARD

Chevaux fiscaux pas réglos

Dans les essais du N°1974, vous écrivez que la Tesla Model 3 ne fait que 6 chevaux fiscaux, contre 11 pour la Mercedes CLA 250+. Comment expliquer une telle différence, alors que la Tesla est plus puissante ?

Cyrille, Caluire-et-Cuire (69)

François Tarrain. La confusion vient d'une subtilité administrative. Certes, la puissance affichée de la Model 3 (320 ch) est supérieure à celle de la CLA (272 ch). Mais c'est une autre valeur qui est utilisée dans la formule de calcul des chevaux fiscaux : il s'agit de la puissance en kilowatts que la voiture est capable de délivrer en continu pendant 30 min (case P2 de la carte grise). Soit 88 kW pour la Tesla contre 200 kW pour la Mercedes. Résultat : $(0,00018 \times 88^2) + (0,0387 \times 88 + 1,34) = 5,45$, arrondi à 6 CV fiscaux pour la première... Contre 10,55 arrondi à 11 CV pour la seconde. CQFD.

Lorsque le trafic sur l'autoroute est dense et que je vois débouler dans mon rétro un dingo qui actionne son clignotant et fait des appels de phare rageux pour que tout le monde dégage de "sa" file de gauche, je me fais toujours cette réflexion : croit-il vraiment que Moïse a ouvert la mer Rouge en levant son bâton ?

Olivier T., Bayel (10)

Radars, jumelles et limitation

J'ai entendu dire que les forces de l'ordre n'avaient pas le droit d'effectuer un contrôle aux jumelles depuis un emplacement où la limitation est différente de celle de la route qu'elles surveillent. Vrai ou faux ?

Tole, par e-mail

Pascale Gétin. Rien dans les textes réglementaires ou dans la jurisprudence, ne permet d'étayer cette théorie. Lors d'un contrôle aux jumelles, peu importe la limitation de vitesse à l'endroit où se poste l'agent : ce qui compte, c'est qu'il considère bien celle en vigueur là où il vise. Sachant que ce type de cinémomètre possède une portée impressionnante (jusqu'à 640 m pour les jumelles TruSpeed SE, 1000 m pour les ProLaser 4) et que les contrevenants font la plupart du temps l'objet d'une interpellation par un comité d'accueil (même si ça n'est pas obligatoire).

Vos images

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



Non, ça n'est pas un montage... ou plutôt si, mais du genre artisanal : une VW Golf 1 GTD limousine à six portes, croisée sur un parking de l'Isère.

Par Eric Patton



La taille du tronc donne une petite idée de la durée d'immobilisation de cette 2CV (qui n'a pas eu une fin de vie toute rose). Vue sur l'île de Kros, en Grèce.

Par Santo Pedrelli



Après le panneau "anti-Waze" du N°1977, voici la version portugaise, qui vous met en garde contre les itinéraires erronés indiqués par les GPS.

Par Antonio

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

Nouvelle ID. Polo 100 % électrique

Nouvelle ID. Polo

À partir de **169€/mois**
sans apport*

LLD 37 mois, 30 000 km max
1^{er} loyer de 0€
Prime Coup de Pouce EDF
de 6 145€ déduite.



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

* Nouvelle ID. Polo Trend 37 kWh neuve. Location Longue Durée 37 mois, 30 000 km max, 1^{er} loyer de 0€ Prime Coup de Pouce EDF de 6 145€ déduite sous réserve d'éligibilité (sous réserve de validation par l'ADEME, conditions sur service-public.fr), suivi de 36 loyers de 169€/mois. Valable pour toute commande d'une Nouvelle ID. Polo Trend 37 kWh du 01/08/2026 au 31/08/2026 et immatriculation avant le 31/12/2026, dans le réseau participant en France métropolitaine.

Modèle présenté: Nouvelle ID. Polo Style avec options aux mêmes conditions que la Nouvelle ID. Polo Trend 37 kWh. 1^{er} loyer de 0€ Prime Coup de Pouce de 6 145€ déduite sous réserve d'éligibilité (sous réserve de validation par l'ADEME, conditions sur service-public.fr), suivi de 36 loyers de **309€**. Valable pour toute commande d'une Nouvelle ID. Polo Style du 01/08/2026 au 31/08/2026 et immatriculation avant le 31/12/2026, dans le réseau participant en France métropolitaine. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, chez les distributeurs présentant ce financement et si acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Succursale France, RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaires d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Conditions sur volkswagen.fr

Cycles mixtes gamme Nouvelle ID. Polo (kWh/100 km) WLTP: 13,3 - 19,2. Rejets de CO₂ (g/km) WLTP: 0 (en phase de roulage). Valeurs au 29/04/2026, susceptibles d'évolution Plus d'informations auprès de votre Partenaire.

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

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

Nouveau "coup de pouce" à compter du 1^{er} septembre

Jusqu'à 7 700 € de bonus pour les "gros rouleurs"



Vous commencez à vous familiariser avec le mécanisme, ô combien complexe, de la nouvelle version du bonus financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE)? Eh bien, attendez-vous à quelques bouleversements dès la rentrée, à la fois dans la méthode, mais aussi dans les niveaux d'aides. Un énième changement de braquet, qui pourrait bien faire plus d'heureux que de déçus...

► **Texte:** François Tarrain – **Photo:** Vincent Voegtlin/L'Alsace/MAXPPP

Le gouvernement l'avait annoncé: il voulait combler l'un des angles morts du bonus en aidant mieux les Français qui roulent beaucoup, mais dont les revenus sont trop élevés pour bénéficier d'un "coup de pouce" suffisamment incitatif, et encore moins du dispositif du leasing social. Promesse tenue avec un arrêté publié le 16 juillet. Une date qui ne doit rien au hasard: c'est précisément ce jour-là qu'a été lancée la troisième saison du... leasing social. Que change au juste ce texte d'une complexité sans nom? D'une part, la méthode de "classification" des ménages; d'autre part, le niveau de bonification des différents profils. Enfin, il crée un inédit statut de "gros rouleur".

Tout le monde devrait y gagner

A compter du 1^{er} septembre, les ménages dits "en précarité énergétique", ceux considérés



comme "modestes" et tous les autres ne seront plus définis par les revenus et la composition du foyer, mais par les déciles. Autrement dit par des tranches de revenu fiscal de référence par part (voir tableau ci-contre). Plus important, le montant du bonus de

certains bénéficiaires sera revu à la hausse. Dans quelles proportions? A ce stade, ni les pouvoirs publics, ni les constructeurs ne se sont avancés sur des montants précis. Alors, on a effectué nos propres estimations... On vous passe les détails arith-

métiques pour n'en retenir que l'essentiel: selon nos calculs, les deux profils "précaires" et "modestes" pourraient bénéficier du même niveau d'aide, le second étant le grand gagnant de l'histoire.

Et ça ne s'arrête pas là: dès septembre et jusqu'au 31 décembre, un Français de la "classe moyenne" dont le revenu fiscal de référence par part est compris entre 16 881 € et 27 310 € et qui déclare parcourir au moins 12 000 km par an dans le cadre de son travail avec son véhicule personnel pourrait bien, lui aussi, toucher le pactole. A la clé environ 5 700 € pour l'achat ou la location d'une électrique neuve "écoscorée" de moins de 2,4 tonnes valant au maximum 47 000 €; voire 7 700 € si ses batteries sont produites en Europe! En clair, un seul niveau de bonus "coup de pouce" pour ces trois profils se dessine, tandis que la donne ne changera pas pour

Carburant

Chérot, le début des vacances pour les aouitiens...

Estimation Auto Plus tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 31 juillet 2026.

Cours du baril de Brent: 74,99 € (- 9,86 €).

Gazole	- 5 cts en une semaine + 53,6 cts en un an	SP95-E10	- 0,2 ct en une semaine + 32,5 cts en un an
2,211 €		2,022 €	
SP95	+ 0,8 ct en une semaine + 35,5 cts en un an	SP98	- 0,2 ct en une semaine + 29,9 cts en un an
2,068 €		2,097 €	
E85	+ 0,1 ct en une semaine + 10,8 cts en un an	GPL	- 0,2 ct en une semaine + 5,8 cts en un an
0,863 €		1,036 €	

La tendance à court terme: ➡ En baisse

Le chiffre

197 663

C'est le nombre de points de recharge accessibles au public installés en France au 30 juin dernier, selon le baromètre de l'Avere*. Parmi eux, 46 % sont liés à des commerces, et 14 % sont dits ultrarapides (au moins 150 kW), le taux de disponibilité de ces derniers s'établissant à 88,5 %. Plus globalement, en juin, deux tiers des points de charge (PDC) étaient



disponibles 99 % du temps... et 9 % indisponibles au moins sept jours consécutifs. Quant au taux d'occupation, s'il est fatalement plus élevé pendant les grands départs (surtout sur autoroute), il reste globalement faible: grosso modo, on comptabilise en moyenne une seule recharge par borne et par jour sur l'ensemble du réseau.

* Association nationale pour le développement de la mobilité électrique.

Flash info

Trottinettes électriques : le casque obligatoire s'impose

Et de cinq ! Après les Alpes-Maritimes, le Cher et la Seine-et-Marne, les départements de l'Aisne et des Hauts-de-Seine viennent de rendre obligatoire le port du casque (et parfois d'un gilet réfléchissant) pour les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). Une décision, motivée par la hausse inquiétante des accidents graves impliquant ce type de véhicule, qui va faire des émules : le Pas-de-Calais et le Nord appliqueront le même type de mesure dès septembre, tandis que de nombreuses communes l'ont déjà imposé localement (Amiens, Compiègne, Le Crotoy, Franconville, Nice, Nîmes, Reims, Saint-Raphaël...). En cas de contrôle, ceux qui ne respectent pas ces obligations (casque seul ou casque et gilet selon les cas) s'exposent à un PV de 35 € (en ville) ou à 135 € (hors agglomération). Prochaine étape ? Il n'est pas exclu que le gouvernement décide de rendre le casque obligatoire, non seulement pour les trottinettistes, mais aussi pour les cyclistes...



PHOTO: NICE MATIN/MAXPPP

Contrôles : vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Nièvre (58)

RN151, le contrôle de vitesse se met en place dans la traversée du lieu-dit Les Bertins, devant l'ancien restaurant "La Bertinière" en direction de Clamecy. 50 km/h.
47°13'20.3"N 3°06'35.6"E

Hibou débarqué - Aude (11)

A61, sur l'autoroute des vacances, les contrôles radars sont fréquents au niveau de l'aire de Bizanet, située entre les sorties Narbonne et Lézignan-Corbières. Les agents peuvent s'installer dans les deux sens. A chaque fois, le long de la voie d'insertion à la sortie de l'aire. Limitation 130 km/h.

Thomas G.

- 1 Sens Narbonne vers Toulouse : 43°09'47.6"N 2°50'39.6"E
- 2 Sens Toulouse vers Narbonne : 43°09'36.4"N 2°51'05.4"E



REPORTERS AUTO PLUS

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



Bouches-du-Rhône (13)

RD538, PR 8+400, Salon-de-Provence (dans les deux sens), 50 km/h. Radar autonome au niveau du carrefour d'accès au Domaine de Roquerousse, à proximité du radar tourelle.
43°40'25.4"N 5°05'32.8"E



Eure (27)

RN12, PR 0+280, Nonancourt (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier sévit dans la zone de travaux juste avant le carrefour feu rouge de Saint-Rémy-sur-Avre.
48°45'44.0"N 1°13'35.3"E



Jura (39)

RN5, PR 62+720, Ardon (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé au niveau du passage à niveau du pont de Gratteroche.
46°46'49.3"N 5°53'24.3"E



Val-de-Marne (94)

A6a, PR 2+750, Villejuif (Province vers Paris), 50 km/h. Le radar chantier a pris place dans la zone de travaux après la jonction A6b/A6a.
48°47'35.0"N 2°20'41.4"E

"Profil" du bénéficiaire et revenu fiscal de référence par part (RFR)	Bonus standard	Avec surbonus batterie européenne
En précarité énergétique : RFR jusqu'à 11 250 €	5 700 € (stable)	7 700 € (stable)
Revenus modestes : RFR de 11 251 à 16 880 €	5 700 € (+ 1 000 €)	7 700 € (+ 2 000 €)
NOUVEAU Classe moyenne "gros rouleur" : - RFR de 16 881 à 27 310 € - Parcourant + de 12 000 km/an	5 700 € (+ 2 100 €)	7 700 € (+ 3 000 €)
Tous les autres : RFR de plus de 27 310 € (ou plus de 16 880 € sans la condition gros rouleurs)	3 600 € (stable)	4 700 € (stable)

➤ Pour l'heure, il existe trois profils de bénéficiaires d'un bonus "coup de pouce" : ceux en précarité énergétique, ceux considérés comme modestes et tous les autres. A partir du 1^{er} septembre, apparaîtra pour quatre mois un nouveau statut : celui des Français de la classe moyenne aux revenus intermédiaires (déciles 6 à 8) considérés comme de gros rouleurs.

➤ Le niveau d'aide accordé aux deux premiers profils (et au petit dernier) est défini par un coefficient multiplicateur de la prime CEE "de base" : de x 9 à x 20 maxi. (si la batterie de la voiture électrique est produite en Europe). Selon nos estimations, voilà les montants indicatifs auxquels chacun devrait pouvoir prétendre dans quelques semaines. A confirmer lorsque les constructeurs auront annoncé leur propre "coup de pouce", variable d'un groupe à un autre.

tous les autres Français. Un scénario qui, s'il se confirme, risque de donner un bon coup de fouet aux ventes d'électriques. Sachant qu'il n'est pas exclu que le montant accordé par certains constructeurs ne soit pas encore plus élevé.

Un bonus pour les occasions...

C'est l'autre surprise de la rentrée : le 1^{er} septembre (et pour quatre mois), les personnes exerçant une profession d'aide à domicile (salarié ou indépendant)

et les sociétés de services liées à l'autonomie à domicile toucheront, sans contrainte de distance parcourue, un bonus (que l'on estime à ce stade à 2 300 €) pour l'achat ou la location d'une électrique d'occasion. Celle-ci devra répondre à quatre conditions : avoir été immatriculée pour la première fois en France entre 2017 et 2023, coûter 25 000 € maximum, peser moins de 1,8 tonne et afficher un état de santé de la batterie (SoH) d'au moins 80 %.

La question inattendue

Quel est le modèle diesel d'occasion le plus populaire ?

Renault Clio III



ANNESECHET

L'ex-carburant préféré des Français en neuf conserve de beaux restes en occasion, avec encore 42 % des ventes (contre 38 % pour l'essence). Sur le 1,09 million de diesels échangés au premier semestre, le haut du panier est composé, sans surprise, de modèles pas tout jeunes : la Clio III (29 926 exemplaires) talonnée par la rivale de toujours, la Peugeot 207 (27 943), elle-même suivie de la Clio IV (22 788) et de la VW Golf (20 819 toutes générations confondues). Au cumul, elles s'arrogent à elles seules 10 % des transactions.

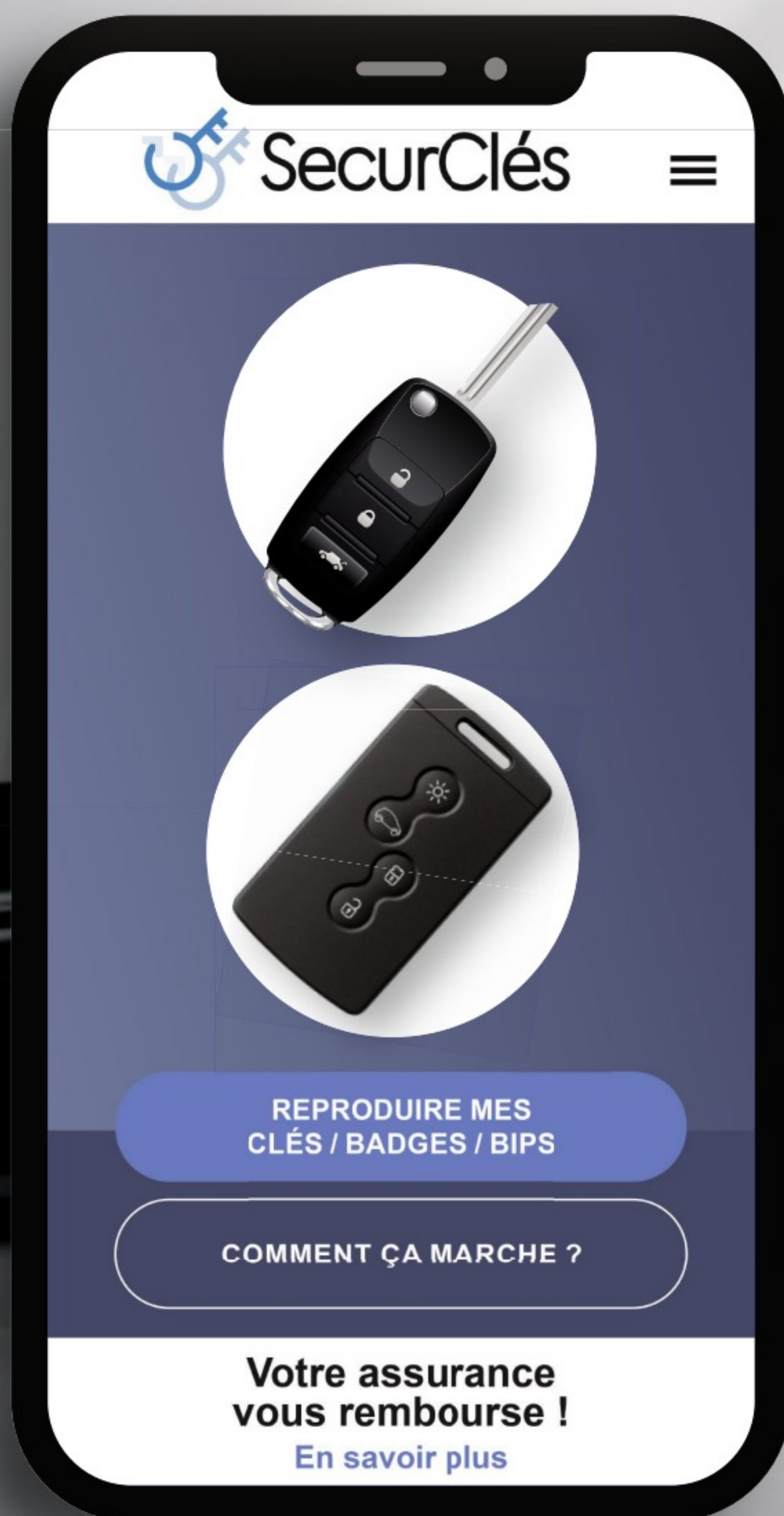


I Will Survive !

Touché, mais pas coulé, ce Volkswagen Touareg ! Frappé par un missile russe lancé sur l'Ukraine, le gros SUV est à l'image du pays : résistant à l'agression. Manifestement inoccupé et à l'arrêt au moment de l'impact - ce qui explique que les airbags ne se soient pas déclenchés - il a subi des dégâts qui auraient dû l'envoyer directement à la casse. Mais non ! Malgré une carrosserie en chiffonnade et l'absence d'une partie du toit (probablement découpé suite à l'impact), il refuse de rendre les armes : comme en atteste la vidéo publiée par EMG Group, les voyants d'alerte ont beau illuminer le tableau de bord (encore fonctionnel), le V6 3.0 TSi tourne rond et la bête blessée est toujours capable d'avancer (et de reculer). Certes dans un rôle de tôles froissées, mais sans faillir... Un exemplaire indestructible, qui mériterait, selon certains, de finir dans un musée.

➤ **Photo :** EMG Group/Instagram. Vidéo sur Youtube ("*Touareg after missile attack*").

COMMANDEZ
VOS DOUBLES DE CLÉS
DE VOITURE
AVEC L'APPLICATION



Jusqu'à -50%*

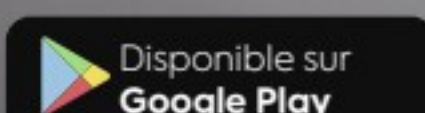
Expédié en 48h*

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

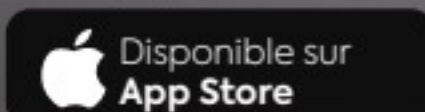


Commandez aussi
vos doubles SECURCLÉS
dans les centres auto SPEEDY

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



Télécharger
l'application



www.securcles.com

4.7/5 Google
★★★★★

Premier duel: le Striker défie le 3008

En bref

Lancement: octobre 2026
Moteur essence/GPL: 140 ch
Hybrides simples: 150 ch (4x4) et 155 ch (4x2)
Tarif: à partir de 24 990 €*

* Estimation Auto Plus.



Dacia Striker

Les moyens de ses



Avec son nouveau Striker, Dacia poursuit sa montée en gamme. Le dernier-né peut-il se hisser jusqu'à un Peugeot 3008, best-seller des SUV compacts qui n'hésite pas à pratiquer de généreuses remises sur son tarif? Duel au sommet en avant-première!

► **Texte:** Vincent Desmonts – **Photos:** Arnaud Saunier

Elle paraît loin, la toute première Logan, avec ses lignes taillées à la serpe, sa finition rudimentaire, sa version de base sans direction assistée et son prix plancher à 7500 €! En vingt ans, la modeste marque roumaine est devenue un challenger international, avec des ventes mondiales ayant plus que quadruplé, en passant de 164 000 unités en 2005 à 697 408 en 2025! Une hausse des volumes accompagnée d'une montée en gamme, avec notamment l'introduction du Bigster, et maintenant du Striker, plus grand modèle jamais

commercialisé par Dacia (4,62 m de long, soit 5 cm de plus qu'un Bigster). Revers de la médaille, les prix ont suivi la même tendance. Ils sont loin, les 7500 €!

La gamme démarre désormais à 13 290 € (plus 400 € de malus, ça aussi, c'est nouveau). Quant au Bigster le plus huppé, il s'affiche crânement à 33 000 € hors options. En ce qui concerne le Striker, Dacia n'a pas encore annoncé sa grille tarifaire, promettant juste un premier prix "inférieur à 25 000 €". Gageons qu'il s'alignera peu ou prou sur le Bigster. Cher pour une Dacia? Certes. Mais par rapport au 3008,

best-seller des SUV compacts, le Striker a tout d'une bonne affaire! Le SUV de Sochaux débute en effet à 41 300 € en hybride de 145 ch, et peut dépasser les 50 000 € en hybride rechargeable ou en électrique! Sachant tout de même que Peugeot applique aussi de gros rabais.

Au carrefour des tendances

Justement, le Striker a-t-il une chance, sinon de faire de l'ombre au 3008, du moins de lui piquer quelques ventes? Comment se positionne-t-il par rapport à la star du segment en matière d'espace à bord, de présentation, de tech-

nologies et d'équipements? Sur le plan du style, en tout cas, le Dacia joue une partition originale! Là où le 3008 déroule le scénario solide, mais un brin convenu, du SUV coupé, le Striker surprend avec des proportions vraiment "crossover", au carrefour des tendances du moment. Il étire ses lignes (7 cm de plus en longueur que le 3008 et un important porte-à-faux arrière) et allonge son pavillon, à la manière d'un break. Mais il contient sa hauteur sous toise, un peu comme une berline (1,53 m contre 1,65 pour le 3008). Enfin, avec sa garde au sol de 20 cm, ses imposantes protections en plastique brut, son museau quasi vertical et son capot musclé, il emprunte pas mal de "gimmicks" aux SUV. Et même si les détails esthétiques ne sont pas aussi sophistiqués que sur le Peugeot, le >>>

En bref

Lancement: déjà disponible

Hybride simple: 145 ch

Hybride rechargeable: 225 ch

Electriques: 210 et 230 ch (4x2), 325 ch (4x4)

Tarif: à partir de 41 300 €*
* Hors remises.



Peugeot **3008**

ambitions ?



Deux salles, deux ambiances : au profil de SUV coupé du 3008, le Striker répond par un profil atypique, véritablement à la croisée des chemins. Ses proportions le rattacheraient presque à l'univers des breaks, mais tendance baroudeurs avec une garde au sol surélevée (20 cm) et de généreuses protections en plastique noir, façon Audi Allroad.

A l'arrière, le Striker se distingue par sa signature lumineuse en forme de T et son bandeau noir laqué intégrant le lettrage Dacia. Les barres de toit sont en série dès la finition de base Essential.



Dacia Striker

Même si elle enrichit sa présentation avec des inserts en textile, la planche de bord du Striker reste dominée par les plastiques durs. L'instrumentation numérique est de série sur toutes les versions.



Sous l'accoudoir central, on trouve un vaste rangement de 6,7 litres. Le toit vitré panoramique (non ouvrant) figure de série sur la finition Extreme, et sera proposé en option sur les versions Journey.



Malgré une ligne de pavillon fuyante, la garde au toit reste suffisante pour des adultes aux places arrière, où l'on dispose en outre d'un bel espace aux jambes. En revanche, la place centrale est inconfortable. Le coffre annonce jusqu'à 600 dm³, volume qui variera selon les versions.



➤➤➤ Striker ne manque pas d'allure ! Dans l'habitacle, en revanche, pas de miracle. On apprécie certes les petites attentions comme les habillages en textile sur la planche de bord et les contre-portes ainsi que l'instrumentation numé-

rique, l'écran tactile avec Mirror Screen, la caméra de recul ou même le régulateur de vitesse adaptatif (autant d'équipements fournis de série sur toutes les versions). Mais les plastiques durs restent omniprésents. Evidemment, le 3008 fait plus forte

impression, avec sa grande dalle numérique (deux écrans séparés sur la finition de base Allure) comme en lévitation au-dessus de la planche de bord, ses matériaux de qualité et le souci manifeste apporté aux détails. Le Peugeot donne également

accès à des technologies plus élaborées, comme la conduite semi-autonome ou la reconnaissance vocale avec ChatGPT. Le Striker prend sa revanche en habitabilité, avec davantage d'espace à l'arrière et dans le coffre : jusqu'à 600 dm³, quand le 3008



Le 3008 arbore une lunette arrière plus inclinée et une signature lumineuse avec un effet "3D". Les protections noires laquées sont l'apanage des versions électriques en finitions GT et GT Exclusive.

Peugeot 3008



Qualité perçue flatteuse pour le 3008, dont la planche de bord paraît prolonger les contre-portes. La vaste dalle numérique ajoute à la modernité de l'ensemble, mais l'ergonomie des interfaces déçoit.



Les rangements sont plus nombreux mais moins vastes à bord du 3008. Sur les finitions GT et GT Exclusive, le SUV Peugeot propose des raccourcis "i-Toggles" personnalisables, fort pratiques à l'usage.



On se sent un peu plus à l'étroit au niveau des jambes à l'arrière du 3008, mais la banquette s'y révèle plus moelleuse. Le volume de chargement n'excède pas 520 dm³ selon le constructeur, et même 470 dm³ pour les versions électriques.



plafonne à 520 dm³. Du côté des motorisations, nos deux SUV proposent des versions hybrides, avec le 1.8 de 155 ch pour le Striker (à boîte auto. "multimode" à crabots), et le 1.2 de 145 ch pour le 3008 (boîte automatique électrifiée à double

embrayage et 6 rapports). Pour le reste, tout diverge ! Si le Peugeot se décline en hybride rechargeable (225 ch) et en électrique (de 210 à 325 ch), le Striker mise pour sa part sur le GPL en entrée de gamme, avec la motorisation 1.2 mild hybrid-

G de 140 ch, en boîte manuelle ou auto. à 6 rapports. En haut de gamme, le Striker reprend la chaîne cinématique des Duster et Bigster 1.2 hybrid-G 4x4, avec un train arrière électrifié doté de sa propre boîte auto. à 2 vitesses (mais curieusement sans

la bicarburation GPL, cette fois). Reste à voir comment le Striker s'en sortira sur la route. Sera-t-il aussi douillet que le 3008, ou mettra-t-il davantage l'accent sur le dynamisme ? Réponse à l'issue des premiers essais, prévus en novembre prochain. ■

Cet été, testez



Auto Plus

Dès **5€⁹⁹**
+1 CADEAU



L'actualité auto chez vous chaque semaine



Un avocat spécialisé à votre écoute



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

Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1719293

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

☐ **Formule MENSUELLE** **5€⁹⁹** le 1^{er} mois **+1** 

Auto Plus chaque semaine + 2 hors-séries/an + 1 guide/an
+ **une gourde en cadeau** + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **5,99€ seulement** le 1^{er} mois puis 9,30€/mois au lieu de 17,65€*.
Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾. (1)

☐ **Formule ANNUELLE** **6 mois OFFERTS** **+1** 

52 numéros + 2 hors-séries + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une gourde 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](https://kiosquemag.com): **bit.ly/ap_1979** la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com) et gérer votre abonnement)

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

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

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1979

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le :

Date et signature
obligatoires

*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 9,30€ 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 23/08/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com





Notre labo a mesuré...

158 cm de profondeur maxi du coffre

pour le Volkswagen T-Roc



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, les "frères ennemis" de Volkswagen s'affrontent : le nouveau T-Roc fait face aux T-Cross et Taigo (voir p.36). Avec une longueur extérieure de 4,38 m, à la limite de la catégorie supérieure, est-il doué pour les chargements encombrants ? En rabattant ses sièges arrière, il offre jusqu'à 158 cm de profondeur de coffre. Si on le compare aux autres SUV de 4,40 m de long maximum, il se situe à une honorable 14^e place.

C'est mieux que ses petits frères les Taigo (20^e avec 154 cm) et T-Cross (34^e avec 142 cm), mais cela reste bien moins que les champions de la catégorie : les MG ZS et Skoda Karoq, premiers ex æquo avec 169 cm, alors qu'ils mesurent respectivement 4,33 et 4,39 m. Champion tricolore, le Citroën C3 Aircross se classe 8^e avec 165 cm, loin devant son cousin, le Peugeot 2008 (17^e avec 156 cm). Autres français, les Renault 4 E-Tech (153 cm) et Captur (151 cm) sont hors classement, tandis que le DS3 écope du bonnet d'âne, en queue de peloton avec 133 cm !

Vincent Desmonts

TOP 20

Profondeur maxi du coffre (en centimètres)

1 ^{er}	MG ZS	169
1 ^{er} ex æquo	Skoda Karoq	169
3 ^e	Honda e:Ny1	168
3 ^e ex æquo	Mini Countryman	168
5 ^e	Jaecoo 5	167
6 ^e	Hyundai Kona	166
6 ^e ex æquo	Opel Frontera	166
8 ^e	Citroën C3 Aircross	165
9 ^e	Dacia Duster	163
9 ^e ex æquo	Honda HR-V	163
11 ^e	Kia EV3	160
11 ^e ex æquo	Suzuki S-Cross	160
13 ^e	Suzuki e Vitara	159
14 ^e	Volkswagen T-Roc	158
15 ^e	Skoda Kamiq	157
15 ^e ex æquo	Toyota C-HR	157
17 ^e	Peugeot 2008	156
17 ^e ex æquo	Smart #1	156
19 ^e	Ford Puma	155
20 ^e	Volkswagen Taigo	154

Tous les modèles testés cette semaine

Dossier : 31 voitures chinoises face à leurs rivaux françaises

P. 26 à 33

- > **BYD** : Dolphin/G/Surf, Atto 2, Seal U, Sealion 5/7
- > **Citroën** : C3 Aircross, ë-C3, ë-C4, C5/ë-C5 Aircross
- > **DS** : N°4, N°7
- > **Geely** : E5, Starray
- > **Jaecoo** : 5, 7
- > **Leapmotor** : T03, B05, B10/EV, C10
- > **Lin & Co** : 01, 02
- > **MG** : 3, 4, 4 EV/EV Urban, ZS, EHS, S5 EV, S6 EV, S9
- > **Peugeot** : 208, 2008/E-2008, E-308, 3008/E-3008, 5008/E-5008
- > **Renault** : Twingo, Clio, Captur, R4, Megane, Scenic, Austral, Espace, Rafale
- > **Xpeng** : G6
- > **Zeekr** : X



FLORIAN GROUT

BMW M2 CS 3.0 biturbo - 530 ch P. 34

Fiat 500 1.0 Hybrid - 65 ch P. 42

Jeep Avenger 1.2 Turbo T3 e-Hybrid - 110 ch P. 22

Volkswagen T-Cross 1.0 TSI - 116 ch P. 36

Volkswagen Taigo 1.0 TSI - 116 ch P. 36

Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI Hybrid - 116 ch P. 36



Un essai rétro de la Jaguar MK2 P. 44

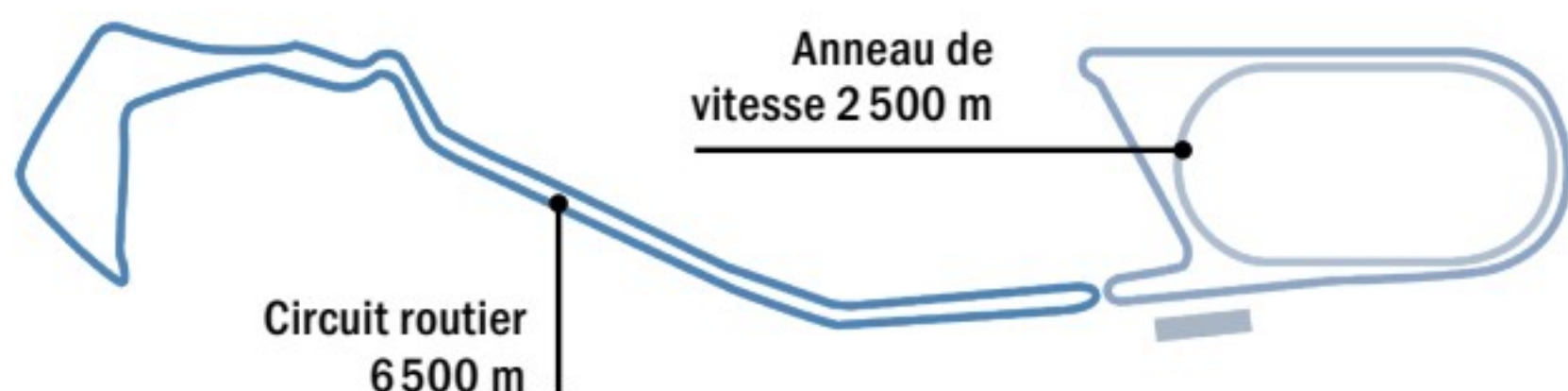
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

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.



Hybride

Jeep Avenger
1.2 Turbo T3 e-Hybrid Summit – 110 ch
32 490 € / 31 600 € *
Premier test de l'Avenger restylé

Le Jeep de poche affûte ses a



Trois ans après son lancement, l'Avenger s'offre un restylage de mi-carrière. L'occasion pour le plus petit baroudeur de la gamme Jeep de revenir sur le devant de la scène avec un style modernisé et une ambiance intérieure peaufinée.

► **Texte :** David Bouillaux – **Photos :** Etienne Rovillé

Propriété du groupe Stellantis, la marque Jeep entreprend un vaste remaniement de sa gamme. Après l'arrêt du Renegade et le récent lancement du nouveau Compass, cousin technique du Peugeot

3008, le constructeur annonce l'arrivée de deux SUV compacts ainsi que d'un troisième modèle plus imposant. Ces nouveautés ne sont toutefois pas attendues avant 2030. Pour l'heure, Jeep retouche timidement son Avenger, qui n'est rien de moins

que le best-seller de la marque en France. Pour ce restylage, le constructeur joue la carte de la continuité et évite toute révolution stylistique. Le SUV citadin (4,08 m de long) conserve ainsi sa très originale identité visuelle. La face avant évolue en douceur, avec des pare-chocs redessinés et des optiques modernisées, tandis que la calandre adopte un nouveau dessin et bénéficie désormais d'un rétroéclairage dans la partie supérieure des sept fentes.

A bord, l'habitacle gagne en qualité de fabrication grâce à l'adoption de matériaux plus valorisants, à l'image de

plastiques rembourrés sur la planche de bord et au niveau des contre-portes. Pour le reste, on retrouve toutes les qualités et les défauts de la version précédente, comme les places arrière trop justes pour les plus grands (espace aux jambes limité) et un coffre franchement insuffisant pour les départs en vacances.

Le choix des motorisations

Sur le plan technique, l'Avenger reconduit les motorisations déjà proposées avant le restylage, à commencer par la version 100 % électrique (156 ch) avec batterie de 54 kWh (pour une autonomie moyenne mesurée à 330 km), la seule proposée au lancement en 2023. On retrouve également le bloc essence 1.2 turbo de 100 ch associé à une boîte manuelle, mais dont la conception a été améliorée. Désormais, il intègre notamment une chaîne

Le budget

Le vrai prix d'achat : un "mini" malus de 125 € lié aux émissions de CO₂, mais Jeep accorde d'ores et déjà une petite remise de 1 000 €.

Le niveau d'équipement : la gamme Avenger débute à 25 590 € (en version 100 ch) et se décline en quatre finitions (hors Business et 85th Anniversary). Ici à l'essai, la version haute Summit se distingue par les phares Matrix Led, la caméra 360°, les jantes 18", etc.

L'entretien : chaque année ou tous les 20 000 km.

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



Sous cet angle, il faut avoir l'œil averti pour repérer les discrètes évolutions apportées à l'Avenger. Le SUV Jeep conserve par ailleurs ses dimensions très compactes, avec une longueur de 4,08 m.



Nombre de places: 5



Volume: 312 dm³

Les places arrière offrent une garde au toit plutôt généreuse et une banquette assez large, mais l'espace disponible au niveau des jambes est insuffisant pour les plus grands. Le volume de coffre reste, quant à lui, trop restreint.

armes

de distribution, pour plus de fiabilité, rejoignant en cela les hybrides 48 V à boîte auto. de 110 ch et 145 ch à transmission intégrale (voir encadré).

Pour cet essai, nous avons choisi la motorisation la plus prisée de la gamme: le 1.2 hybride de 110 ch associé à une boîte automatique électrifiée à six rapports. Cet ensemble convainc toujours par son agrément, et s'avère adapté au gabarit réduit de ce SUV. Certes, la transmission connaît encore quelques légères hésitations en ville ou à basse vitesse, mais la mécanique se révèle homogène et offre une douceur d'utilisation appréciable au quotidien. Par ailleurs, avec ses 110 ch, le moteur se montre suffisamment performant pour envisager sereinement les longs trajets sur autoroute. La consommation, plutôt raisonnable, reste l'un de ses autres points forts: avec une moyenne



Barouder en douceur

Nous avons aussi pu parcourir quelques kilomètres au volant de la version hybride 4xe de 145 ch. Outre son look spécifique (barres de toit et éléments de protection), elle se distingue par une garde au sol rehaussée de 10 mm, des pneus M+S et la présence d'un moteur électrique sur le train arrière. De quoi lui offrir de réelles aptitudes sur terrains difficiles. Mais c'est surtout sur route que cette déclinaison se démarque: mécanique plus douce à l'usage, confort de suspension progressant lui aussi d'un cran...

mesurée à 6,1 l/100 km, l'Avenger 1.2 hybride est l'un des plus sobres de sa catégorie. Côté confort, le petit Jeep donne satisfaction, même si les passagers subissent des mouvements de caisse parfois prononcés

dans les virages, un phénomène encore plus perceptible sur les routes secondaires. On aurait aussi aimé que le trois cylindres se fasse plus discret à bord lors des fortes accélérations... Au volant, l'Avenger séduit par son

comportement sûr et sa facilité de prise en main. La direction douce et la bonne visibilité générale accentuent cette sensation d'aisance, notamment en ville. Le seul véritable bémol dans ces conditions concerne la >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP

■ AFIL active ■ Aide à la descente
■ Airbags (6) ■ Antibrouillards ■ Conduite semi-autonome ■ Essuie-glaces auto.
■ Freinage d'urgence auto. avec détection de piétons et cyclistes ■ Phares Matrix Led ■ Surv. des angles morts.

Agrément: accès mains libres ■ Aide au stationnement AV/AR + caméra 360°
■ Bluetooth ■ Chargeur de smartphone à induction ■ Clim auto. ■ Ecran tactile 10,25"/26 cm + Mirror Screen ■ Jantes 18" ■ Prises USB-C ■ Rétros rabattables électriquement.

EN OPTION Agrément: GPS (500 €)

■ Hayon motorisé (500 €) ■ Kit de gonflage (50 €) ■ Sellerie cuir (1 400 €)
■ Sièges avant chauffants (500 €) ■ Système hi-fi Bose (500 €) ■ Toit ouvrant électrique (1 000 €), etc.



BIEN VU

Le siège passager avant est équipé d'un système Isofix de série. Pratique pour y faciliter l'installation d'un siège bébé.



➤➤➤ rapidité des manœuvres. Si l'on finit par s'adapter à la commande de boîte – matérialisée par quatre boutons centraux –, finalement assez commode, passer de la marche avant à la marche arrière demande plus de temps qu'avec un levier. Enfin, comme souvent, Jeep ne fait pas de cadeau au moment de signer le bon de commande. La finition haut de gamme Summit, certes très bien équipée, s'affiche à 32 490 € avant la remise de 1 000 € (environ 3 %). Pour abaisser la facture, il faut se tourner vers l'entrée de gamme Longitude, à 27 890 €. Sa dotation est logiquement moins généreuse, mais elle conserve l'essentiel, avec notamment l'accès mains libres, des jantes alliage (de 16"), le radar de recul et les projecteurs à leds.



Poste de conduite

Malgré les réglages manuels (sièges électriques dans pack Cuir à 1 400 €), on trouve rapidement une bonne position de conduite. On regrette en revanche le manque de maintien des dossiers. Par ailleurs, les boutons de commande de boîte nuisent à la réactivité lors des manœuvres.

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

Ecran tactile

Lisible et intuitif, le système se prend rapidement en main. Son interface fait toutefois peu moderne, à l'image de la cartographie du GPS (option à 500 €). Lors de notre essai, ce dernier a manqué de précision dans son guidage.

Aides à la conduite

L'Avenger fait le plein d'équipements en Summit. Il embarque ainsi toutes les assistances électroniques du moment, comme la vision par caméra à 360° ou la conduite semi-autonome (régulateur de vitesse adaptatif et centrage dans la voie). Cette dernière s'est toutefois montrée un peu trop sensible au niveau de la direction lors de nos essais. Les baroudeurs apprécieront également la présence de l'aide à la descente pour évoluer sur les terrains difficiles.

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

Facilité d'utilisation	▲
Lisibilité	▲
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	500 €



C'EST RATÉ

Le rangement situé au centre de la console est dissimulé sous un simple volet repliable en plusieurs parties. Un peu "cheap" !



Finition

Sur cet aspect, le Jeep Avenger monte d'un cran ses prestations, notamment grâce à l'emploi de matériaux plus flatteurs au niveau de la planche de bord et des montants de porte. On note encore toutefois la présence de quelques plastiques durs et quelconques.

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

Chauffage/Climatisation

Uniquement monozone, la climatisation automatique est livrée de série. La température se règle facilement à l'aide de vrais boutons physiques.

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

Système audio

Outre le système audio livré de série, Jeep propose en option une hi-fi JBL de 300 W comprenant huit haut-parleurs et un caisson de basses.

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	●
Système hi-fi	500 €

Rangements

Les amateurs de rangements apprécieront les nombreux espaces disséminés dans l'habitacle, notamment ceux de la console centrale, ainsi que le large vide-poches le long de la planche de bord, face au passager. La boîte à gants se distingue également par sa belle profondeur.



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

NOS MESURES



Vitesse maxi	177 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s ◆
Consommation moyenne	6,1 l/100 km ◆
Route/Autoroute/Ville	5,5 / 6,7 / 6,2 l/100 km
Autonomie moyenne	721 km ▲
Poids	1 342 kg ◆
Diamètre de braquage	11,2 m ●
Freinage 130 à 0 km/h	64 m ●

LA TECHNIQUE

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	1 moteur électrique 28 ch
Puissance maxi	110 ch à 5 500 tr/min
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
Batterie lithium-ion	0,9 kWh (utiles)
Puissance fiscale/CO ₂	5 CV / 111 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 125 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Pneus	215/55 R18
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,08 x 1,80 x 1,54
Durée de garantie	2 ans (km illimités) ●

À LA LOUPE

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

Notre évaluation

Le Jeep Avenger 1.2 Turbo T3 e-Hybrid Summit (31 600 € *, 110 ch) est évalué parmi les petits SUV urbains essence à boîte auto. d'environ 110 ch, dont : Fiat 600 1.2 Hybrid La Prima (29 700 € *, 110 ch), Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid DCT7 ST-Line X (28 000 € *, 125 ch), Peugeot 2008 1.2 Hybrid Allure (30 500 € *, 110 ch), Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI DSG7 Life (29 700 € *, 116 ch).

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

Notre verdict : intéressant ◆

En peaufinant son style et la qualité de fabrication à bord, l'Avenger gagne encore en pouvoir de séduction. Reste que ses tarifs, particulièrement élevés dans les versions haut de gamme, peuvent dissuader pour un SUV de ce gabarit.

Rapport prix/équipement: 9 catégories à la loupe

Voitures chinoises

Vraiment moins chères que les françaises ?



Le temps où les marques chinoises jouaient les figurantes est bel et bien révolu ! Désormais omniprésentes dans l'Hexagone, elles défient Citroën, DS, Peugeot et Renault, notamment avec des tarifs canon et un équipement pléthorique. Alerte rouge pour les françaises ? Pour le savoir, nous avons organisé neuf comparatifs, par catégorie...

► **Texte :** Thierry Réaubourg

A peine cinq ans en arrière, les constructeurs chinois faisaient encore figure de curiosité. Aujourd'hui, BYD, Geely, Jaecoo, Leapmotor, Lynk & Co, MG ou Zeekr investissent tous les segments, des petites citadines aux grands SUV familiaux. Si les droits de douane ont freiné l'offensive des électriques fin 2024, les hybrides, elles, y échappent et débarquent en force avec des tarifs particulièrement agressifs et une dota-

tion de série ultracomplète, tandis que les françaises pratiquent encore trop souvent la politique des options... Alors, les Citroën, DS, Peugeot et Renault ont-elles toujours les moyens de résister ?

Le prix, mais pas seulement

Pour le savoir, nous avons confronté, dans chaque catégorie, les modèles les plus comparables sur le plan de la puissance, de la technologie et de l'équipement *, afin de cal-

culer leur vrai prix, remise, bonus ou malus compris. Sauf qu'un bon rapport prix/prestations ne suffit pas à faire d'un candidat un achat raisonné. Confort, efficacité énergétique ou qualité de fabrication pèsent également dans la balance. Voilà pourquoi vous trouverez dans nos tableaux le verdict de nos essayeurs. De fait, les écarts se révèlent parfois beaucoup moins importants qu'on ne l'imagine. Et si les français avaient encore de sérieux arguments à avancer ?

Les citadines hybrides

La MG3 survole la catégorie grâce à un rapport prix/prestations difficile à battre : à peine plus de 20 000 €, mais aussi une mécanique hybride performante et une consommation limitée à 5,4 l/100 km. La surprise nous vient surtout de la nouvelle BYD Dolphin G (à l'essai dans notre prochain numéro), première citadine hybride rechargeable du marché. Avec 80 km d'autonomie électrique, elle permettra à beaucoup d'automobilistes d'effectuer leurs trajets quotidiens sans brûler une goutte d'essence, moyennant une recharge journalière. Une fois la batterie vide, elle reste sobre (moins de 5 l/100 km) grâce à un moteur 1.5 essence qui sert plus souvent de générateur que de propulseur. Son léger surcoût à l'achat face aux françaises sera donc vite amorti ! La Clio 1.8 full hybrid limite la casse avec une consommation de 5 l/100 km, tandis que

la 208 1.2 Hybrid, plus gourmande (5,8 l/100 km) ne s'en sort qu'à la faveur d'une généreuse remise de 14%. Les françaises gardent l'avantage d'une présentation plus valorisante et d'un comportement routier particulièrement abouti. Mais, une fois de plus, les chinoises imposent leur argument massue : un équipement complet, sans option ou presque...

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6) ■ Codes/phares auto. ■ Fixations Isofix AR ■ Phares et essuie-glace auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif. **Agrément :** Bluetooth ■ Caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. ■ GPS ■ Jantes alliage ■ Mirror Screen ■ Vitres AV/AR électriques.



NICOLAS SOLER

Outre sa motorisation sobre et puissante, la MG3 cumule un prix plancher avec un équipement de série très riche.



ARNAUD SAUNIER

La Clio E-Tech reste la référence française dans le clan des citadines hybrides. Mais son prix ne la met pas à la portée de toutes les bourses...

Le classement des prix	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
	MG3 1.5 Hybrid+ Comfort 195 ch - 5,4 l/100 km ⁽⁵⁾	Peugeot 208 1.2 Hybrid GT 145 ch - 5,8 l/100 km ⁽⁵⁾	Renault Clio 1.8 full hybrid E-Tech Techno 160 ch - 5 l/100 km ⁽⁵⁾	BYD Dolphin G 1.5 DM-i Boost 212 ch - 4,9 l/100 km ⁽⁵⁾
Le verdict de nos essais	Une référence ▲	Correct ●	Intéressant ◆	Intéressant ◆
Prix catalogue ⁽¹⁾	21 490 €	30 300 €	27 600 €	26 990 €
Remise potentielle	1 000 €	14 %	5 %	0 %
Bonus ou malus	0 €	0 €	0 €	0 €
LE VRAI PRIX	20 490 €	26 100 €	26 200 €	26 990 €

Les citadines électriques

Les écarts de prix restent ici limités entre françaises (avantagées par la prime "coup de pouce") et chinoises. Seulement 1 500 € séparent en effet l'abordable Renault Twingo de la "chère" BYD Dolphin Surf. Mais comme toujours, les constructeurs de l'empire du Milieu misent sur un équipement de série plus avantageux (caméra de recul, GPS et régulateur adaptatif de série). Ils prennent même le dessus sur un point important : la charge rapide en courant continu, incluse sur les BYD Dolphin Surf et Leapmotor T03, alors qu'elle est facturée 500 € sur la Twingo et la Citroën ë-C3 équipée de la batterie de 30 kWh. Une mesquinerie compensée chez Renault par une autonomie correcte de 200 km (même distance pour la BYD) : c'est moins bien que la T03 (220 km), mais bien mieux que l'ë-C3 et ses 175 km...

La Twingo séduit surtout par son bel agrément de conduite, sa maniabilité, son confort épatant, sa banquette arrière coulissante et son habitabilité proche de celle des plus grandes Citroën et BYD, malgré ses 3,79 m. Ainsi, même si les chinoises confirment leur indéniable compétitivité, la petite française prouve qu'une conception astucieuse, un prix ciblé et une pincée de sex-appeal peuvent encore faire mouche...

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (4 ou 6) ■ Fixations Isofix AR ■ Phares auto. ■ Régulateur de vitesse. **Agrément :** banquette fractionnable⁽²⁾ ■ Bluetooth ■ Radars de recul ■ Clim manuelle ou auto. monozone ■ Mirror Screen ■ Vitres AV électriques.



FLORIAN GROUT

Hormis l'absence de charge rapide de série, la Twingo peut se prévaloir d'un équipement digne de ses rivales chinoises.



YANN LEFEBVRE

Grande, bien dotée, sérieusement finie, performante et aussi endurante que la Twingo (200 km d'autonomie), cette BYD justifie son tarif un brin supérieur.

Le classement des prix	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
	Renault Twingo E-Tech Evolution 27,5 kWh - 80 ch - 200 km ⁽³⁾	Citroën ë-C3 Tonic 30 kWh - 113 ch - 175 km ⁽³⁾	Leapmotor T03 36 kWh - 95 ch - 220 km ⁽³⁾	BYD Dolphin Surf Active 27 kWh - 88 ch - 200 km ⁽³⁾
Le verdict de nos essais	Une référence ▲	Décevant ■	Correct ●	Une référence ▲
Prix catalogue ⁽¹⁾	19 490 €	21 090 €	17 280 €	19 990 €
Remise potentielle	0 %	4 %	0 %	6 %
Prime "coup de pouce" ⁽⁴⁾ /CEE	- 3 620 € / 0 €	- 3 600 € / 0 €	0 € / - 380 €	0 € / - 300 €
LE VRAI PRIX	15 870 €	16 650 €	16 900 €	17 400 €

1. Prix catalogue intégrant les éventuelles options ou packs pour satisfaire au panier d'équipements souhaité. 2. Indisponible sur Leapmotor T03. 3. Autonomie moyenne, labo Auto Plus. 4. À partir de (selon revenus). 5. Consommation moyenne, labo Auto Plus.

Les SUV citadins hybrides

Sans grande surprise, les marques chinoises dominent leurs équivalentes tricolores grâce à un rapport prix/prestations difficile à contester. MG, BYD et Jaecoo, le nouveau venu, proposent en effet des SUV plus performants (les 200 ch sont parfois dépassés) et bien mieux dotés, pour un budget souvent inférieur à celui de leurs rivaux. Le Peugeot 2008 1.2 Hybrid 145 illustre d'ailleurs ce décalage : même en finition GT, ciblée haut de gamme, le régulateur de vitesse adaptatif comme le GPS restent facturés en option (900 € à ajouter pour coller à notre panier d'équipement). Sa généreuse remise de 19% permet heureusement de limiter la note, fort salée malgré tout. Chez Renault, il faut cette fois opter pour un pack à 1 400 €, afin de disposer du régulateur adaptatif, hélas non disponible chez Citroën, mais que

tous les chinois proposent de série. Nos représentants hexagonaux reprennent des couleurs en coût à l'usage, avec des consos comprises entre 5,4 l (Renault) et 6 l/100 km (Citroën), alors que cette dernière valeur constitue un minimum (Jaecoo 5) pour leurs adversaires. A noter, le BYD Atto 2, seul hybride rechargeable du segment, se distingue avec ses 92 km d'autonomie en 100% électrique. Captur (un peu ferme) mis à part, l'avantage va encore aux français en matière de confort. Le C3 Aircross prend même l'ascendant sur ses compatriotes grâce à ses suspensions à butées hydrauliques progressives, mais aussi à son habitabilité presque aussi avantageuse que celle des chinois. Seuls quelques à-coups et sifflements de la chaîne hybride associée à la boîte e-DCS6 (idem chez Peugeot) viennent légèrement ternir le tableau.



ARNAUD SAUNIER

Le ZS reste intouchable en rapport prix/équipement. A prestations comparables, ses compatriotes coûtent entre 2 600 et 4 100 € de plus...

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 ou 7) ■ Codes/phares auto. ■ Fixations Isofix AR ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif⁽¹⁾.
Agrément : Bluetooth ■ Caméra de recul ■ Clé mains libres⁽¹⁾ ■ Clim auto. mono ou bizona ■ Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen ■ Jantes alliage ■ Vitres AV/AR électriques.

Le classement des prix	1 ^{er} MG ZS 1.5 Hybrid+ Comfort 197 ch - 6,5 l/100 km ⁽³⁾	2 ^e Citroën C3 Aircross 1.2 Hybrid Max 145 ch - 6 l/100 km ⁽³⁾	3 ^e Jaecoo 5 1.5 SHS H Select 224 ch - 6 l/100 km ⁽³⁾	4 ^e BYD Atto 2 1.5 DM-i Boost 212 ch - 92 km ⁽⁴⁾ - 6,4 l/100 km ⁽³⁾
Le verdict de nos essais	Une référence ▲	Intéressant ◆	Une référence ▲	Une référence ▲
Prix catalogue ⁽²⁾	25 490 €	29 100 €	26 990 €	29 990 €
Remise potentielle	- 1 000 €	8 %	0 %	6 %
Malus CO ₂ /au poids	+ 210 €/0 €	+ 310 €/0 €	+ 310 €/0 €	0 €/0 €
LE VRAI PRIX	24 700 €	27 100 €	27 300 €	28 200 €

Les compactes électriques

Plus de 6 500 € séparent la nouvelle MG4 EV Urban (en tête) de la moins chère des françaises : la Renault Megane (version restylée prochainement testée). Un écart colossal qui résume l'agressivité des chinois, privés de prime "coup de pouce", mais généreux en remises. Cela leur permet de monopoliser les quatre premières places, la toute jeune B05 de Leapmotor, l'ancienne MG4 (restylée récemment) comme la BYD Dolphin se maintiennent sous le seuil symbolique des 30 000 €. Sans faire de concession sur l'équipement, bien sûr pléthorique ! Dans le camp tricolore, Megane exceptée, il faut déboursier entre 500 et 700 € pour obtenir la pompe à chaleur (de série chez toutes les chinoises) et 400 € pour que la Citroën ë-C4 charge jusqu'à 11 kW (comme les chinoises), au lieu des 7,4 kW de série. Quant à la Peugeot E-308, elle

facture le GPS et la clé mains libres 900 €. Domination asiatique encore s'agissant des autonomies, avec un beau doublé MG : 410 km pour la MG4 "tout court", 395 km pour l'Urban. La Leapmotor B05 promet de faire aussi bien, mais notre labo l'attend de pied ferme pour le vérifier. Les françaises, ainsi que la BYD, butent à 350 km : une valeur encore honorable pour la catégorie.

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 ou 7) ■ Codes/phares auto. ■ Fixations Isofix AR ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ⁽⁸⁾ ■ Régul. de vitesse adaptatif.
Agrément : Bluetooth ■ Caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. mono ou bizona ■ Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen ■ Jantes alliage.

MG4 EV URBAN



NICOLAS SOLER

Le classement des prix	1 ^{re} MG4 EV Urban Comfort 52,8 kWh - 60 ch - 395 km ⁽⁴⁾	2 ^e Leapmotor B05 Pro Life 56,2 kWh ⁽⁶⁾ - 218 ch - 401 km ⁽⁵⁾	3 ^e MG4 EV Premium 62 kWh - 190 ch - 410 km ⁽⁴⁾	4 ^e BYD Dolphin Design 60,4 kWh ⁽⁶⁾ - 204 ch - 340 km ⁽⁴⁾
Le verdict de nos essais	Intéressant ◆	Intéressant ◆	Intéressant ◆	Décevant ■
Prix catalogue ⁽²⁾	27 495 €	25 400 €	33 490 €	36 990 €
Remise potentielle	- 3 000 €	0 %	- 5 000 €	- 8 000 €
Prime "coup de pouce" ⁽⁷⁾ /CEE	0 €/ - 350 €	0 €/ - 380 €	0 €/ - 350 €	0 €/ - 300 €
LE VRAI PRIX	24 145 €	25 020 €	28 140 €	28 690 €

1. Non disponible sur Citroën C3 Aircross. 2. Prix catalogue intégrant les éventuelles options ou packs pour satisfaire au panier d'équipements souhaité. 3. Consommation moyenne, labo Auto Plus. 4. Au

JAECOO 5



Jaecoo débarque sur le marché français avec un SUV hybride dont le bas prix n'est pas l'unique atout.

PEUGEOT 2008



Il faut encore déboursier 30 000 € pour obtenir un 2008 hybride dignement équipé. Et ce, malgré une remise de 19 % !

Les SUV citadins électriques

Malgré une prime CEE symbolique comparée à la prime "coup de pouce" des français, le BYD Atto 2 s'offre le luxe de passer sous les 30 000 €, grâce à une remise de 16 %. L'équipement et l'habitabilité, dignes de la catégorie supérieure, constituent ses autres atouts, même si le Renault 4 conserve l'avantage pour le volume de coffre. Surtout, BYD annonce 430 km d'autonomie : une valeur que notre labo devra confirmer, mais qui laisse espérer 350 km réels. De quoi rester devant les français, aux batteries plus modestes. Sauf que le Lion brade actuellement son E-2008 (mieux fini et un ton au-dessus du chinois en confort) de... 23 % ! De quoi nuancer un duel que BYD remporte tout de même d'une courte tête sur la question du ratio prix/équipement.

BYD ATTO 2



L'Atto 2 compense l'absence de prime "coup de pouce" par une généreuse remise de 16 %.

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 ou 7) ■ Codes/phares auto. ■ Fixations Isofix AR ■ Phares (à leds) et essuie-glace auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif. **Agrément :** Bluetooth ■ Caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. mono ou bizonne ■ Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen ■ Jantes alliage.

Le classement des prix

Le verdict de nos essais



Prix catalogue⁽²⁾

Remise potentielle

Prime "coup de pouce" ⁽⁷⁾/CEE

LE VRAI PRIX

1^{er}

Peugeot E-2008 GT - 51 kWh
156 ch - 335 km⁽⁴⁾

Correct ●

43 100 €

23 %

- 3 600 € / 0 €

29 600 €

2^e

BYD Atto 2 Comfort - 64,8 kWh⁽⁶⁾
204 ch - 430 km⁽⁵⁾

Une référence ▲

35 990 €

16 %

0 € / - 300 €

29 900 €

3^e

Renault 4 E-Tech Techno - 52 kWh
150 ch - 255 km⁽⁴⁾

Intéressant ◆

36 990 €

5 %

- 3 620 € / 0 €

31 500 €

Plus longue, plus logeable, la MG4 Urban est pourtant moins chère que la MG4 "tout court", avec laquelle elle n'a rien en commun. Elle se contente d'une batterie de 52,8 kWh mais offre presque autant d'autonomie : près de 400 km.

LEAPMOTOR B05



La nouvelle Leapmotor B05 casse les prix : entre 5 700 et... 14 600 € de moins que les compactes électriques des marques françaises !

Moins habitable que les chinoises, un peu moins endurante, et surtout beaucoup moins bien équipée, l'E-308 fait très cher payer ses modestes prestations.

PEUGEOT E-308



5^e

Renault Megane Techno
60 kWh - 220 ch - 350 km⁽⁴⁾

Intéressant ◆

39 500 €

10 %

- 4 830 € / 0 €

30 700 €

6^e

Citroën ë-C4 Max
51 kWh - 156 ch - 345 km⁽⁴⁾

Correct ●

38 850 €

6 %

- 3 600 € / 0 €

32 700 €

7^e

Peugeot E-308 Allure
54 kWh - 156 ch - 350 km⁽⁴⁾

Décevant ■

44 900 €

11 %

- 3 600 € / 0 €

36 400 €

8^e

DS N°4 E-Tense Pallas
58,3 kWh - 210 ch - 350 km⁽⁴⁾

Décevant ■

46 990 €

8 %

- 3 600 € / 0 €

39 600 €

Les SUV compacts hybrides

Même si ce SUV full hybrid est plus cher au départ que les hybrides rechargeables chinois, le Renault Austral décroche une inespérée deuxième place, avec un vrai prix de 37 400 €. Merci aux 19% de remise ! Mais cela reste 4 700 € plus cher que l'intouchable Leapmotor B10 e-hybrid. La performance demeure méritoire dans une catégorie dominée par les chinois et leurs modèles à prix "cassés" (même en finition haut de gamme, les MG EHS et Jaecoo 7 se maintiennent sous la barre des 40 000 €), à la dotation de série pléthorique et aux remarquables autonomie en mode électrique. Les Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008 PHEV 225 ne peuvent rivaliser côté porte-monnaie, mais conservent de solides arguments. Leur châssis privilégie le confort, sans sacrifier le comportement routier, avec un équilibre

que les SUV chinois peinent encore à égaler. Les français offrent un agrément de conduite supérieur (direction mieux calibrée, meilleures reprises, ergonomie numérique moins complexe), et souvent une finition plus lchée. Si les chinois remportent sans véritable contestation la guerre des prix, les gaulois continuent donc de faire référence à bien des égards. Mais pour combien de temps encore ?

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 à 8)
|| Codes/phares auto. || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Régulateur de vitesse adaptatif || Surv. d'angles morts.
Agrément : Bluetooth || Cam. de recul || Clé mains libres || Clim auto. bizonne || Ecran tactile + GPS et Mirror Screen || Jantes alliage || Hayon motorisé.

LEAPMOTOR B10



FLORIAN GROUT

Le classement des prix	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e
	Leapmotor B10 1.5 e-Hybrid Design 218 ch - 86 km ⁽²⁾ - 2,5 l/100 km ⁽³⁾	Renault Austral 1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine 200 ch - 6,1 l/100 km	MG EHS 1.5 PHEV Luxury 272 ch - 83 km ⁽⁴⁾ - 7,2 l/100 km ⁽⁵⁾
Le verdict de nos essais	Intéressant	Intéressant	Une référence
Prix catalogue ⁽¹⁾	32 900 €	46 000 €	39 990 €
Remise potentielle	5 %	19 %	- 4 000 €
Malus au poids	+ 1 360 €	+ 140 €	+ 2 465 €
LE VRAI PRIX	32 700 €	37 400 €	38 455 €

Les SUV compacts électriques

Si les constructeurs chinois restent redoutables côté tarifs, leur domination est moins nette dans cette catégorie. Ainsi, même si l'on retrouve les Leapmotor B10, MG S5 EV (actuellement avec une remise de 5 000 €) et Lynk & Co 02 sur le podium, les Citroën ë-C5 Aircross, Peugeot E-3008 et Renault Scenic E-Tech parviennent à s'intercaler devant les deux nouveautés chinoises (Geely E5 et Zeekr X). Merci à la prime "coup de pouce", qui permet de réduire le prix de 3 600 €⁽⁷⁾ chez Stellantis et de 4 830 €⁽⁷⁾ chez Renault. S'y ajoute une belle remise de 9 à 10%. Malgré ces efforts, les modèles asiatiques gardent l'avantage de la générosité, avec une dotation de série luxueuse, là où les français imposent encore une série d'options pour les égaier. En revanche, l'efficacité n'est pas toujours à l'avantage des prétendus

spécialistes de l'électrique. C'est en effet le Scenic qui fait ici figure de référence, avec 480 km d'autonomie réelle en moyenne, alors que le plus efficace des chinois (MG S5) plafonne à 405 km, juste devant les E-3008 et ë-C5 Aircross. A l'inverse, le Leapmotor B10 comme le Zeekr X restent nettement en retrait, avec à peine plus de 300 km de rayon d'action malgré leurs batteries d'honnête capacité.

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 à 8)
|| Codes/phares auto. || Phares (à leds) et essuie-glace auto. || Régulateur de vitesse adaptatif || Surv. d'angles morts.
Agrément : Bluetooth || Caméra de recul || Clé mains libres || Clim auto. bizonne || Ecran tactile + GPS et Mirror Screen || Hayon motorisé || Pompe à chaleur.

MG S5 EV



NICOLAS SOLER

Le classement des prix	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
	Leapmotor B10 EV ProMax Design 65 kWh - 218 ch - 434 km ⁽²⁾	MG S5 EV Luxury 62 kWh - 231 ch - 405 km ⁽⁴⁾	Lynk & Co 02 Core 66 kWh - 272 ch - 385 km ⁽⁴⁾	Citroën ë-C5 Aircross Autonomie Confort Max 73 kWh - 210 ch - 390 km ⁽⁴⁾
Le verdict de nos essais	Correct	Intéressant	Intéressant	Intéressant
Prix catalogue ⁽¹⁾	32 900 €	38 490 €	35 995 €	47 790 €
Remise potentielle	0 %	- 5 000 €	0 %	9 %
Prime "coup de pouce" ⁽⁷⁾ /CEE	0 €/ - 380 €	0 €/ - 350 €	0 €/ 0 €	- 3 600 €/ 0 €
LE VRAI PRIX	32 520 €	33 140 €	35 995 €	39 900 €



A prestations sensiblement équivalentes, le B10 e-Hybrid coûte en effet 5 800 € de moins (remise et malus au poids inclus) que le MG EHS PHEV, déjà fort bien placé. Imbattable !

Pas de version plug-in pour l'Austral qui se contente du "full hybrid". Belle frugalité cela dit (6,1 l/100 km), et rapport prix/équipement intéressant.



ADRIEN CORTESI



FLORIAN GROUT

Gros malus au poids, mais généreuse remise (5 000 €) : le MG EHS hybride rechargeable reste une valeur sûre dans sa catégorie.

4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e
Jaecoo 7 1.5 SHS-P Exclusive 279 ch – 90 km ⁽²⁾ – 2,4 l/100 km ⁽³⁾	Lin & Co 01 1.5 PHEV Core 280 ch – 59 km ⁽⁴⁾ – 7,9 l/100 km ⁽⁵⁾	Citroën C5 Aircross 1.6 Hybride rechargeable Max 225 ch – 70 km ⁽⁴⁾ – 7,4 l/100 km ⁽⁵⁾	Peugeot 3008 1.6 Plug-in Hybrid GT 225 ch – 70 km ⁽⁴⁾ – 7,4 l/100 km ⁽⁵⁾
Intéressant ◆	Une référence ▲	Intéressant ◆	Correct ●
37 990 €	41 495 €	46 490 €	47 990 €
0 %	0 %	9 %	7 %
+ 1 710 €	+ 2 090 €	+ 2 750 €	+ 2 810 €
39 700 €	43 585 €	45 100 €	47 400 €



Le récent MG S5 EV, qui profite déjà d'une promo de 5 000 €, coche toutes les cases : un prix canon, un équipement archi-complet, une habitabilité généreuse et une belle autonomie de 405 km.



ARNAUD SAUNIER

A l'instar de son cousin badgé Peugeot (E-3008), l'ë-C5 Aircross se maintient sous la barre des 40 000 €, grâce aux 3 600 € de prime... et à une remise de 9 % !

Nouveau venu sur le marché français, Zeekr vise le premium. Du style, une belle finition, des chevaux, mais un rapport prix/autonomie plutôt décevant...



ARNAUD SAUNIER

4 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e
Peugeot E-3008 GT 73 kWh – 210 ch – 400 km ⁽⁴⁾	Renault Scenic E-Tech Grande autonomie Techno Esprit Alpine 87 kWh – 220 ch – 480 km ⁽⁴⁾	Geely E5 Max+ 68,4 kWh ⁽⁶⁾ – 218 ch – 450 km ⁽²⁾	Zeekr X Long Range 59 kWh – 340 ch – 310 km ⁽⁴⁾
Intéressant ◆	Intéressant ◆	Correct ●	Intéressant ◆
47 790 €	47 490 €	41 990 €	42 990 €
9 %	10 %	0 %	0 %
- 3 600 € / 0 €	- 4 830 € / 0 €	0 € / 0 €	0 € / - 300 €
39 900 €	41 990 €	41 990 €	42 690 €

Les SUV familiaux hybrides

Une fois de plus, les chinois mettent une pression tarifaire énorme sur les français. Seulement 33 600 € pour le BYD Sealion 5 ! Et 45 070 € maximum pour le MG S9, alors que nos représentants tricolores oscillent entre 51 900 et 55 700 €. Seul le Renault Espace fait exception avec sa motorisation full hybrid, moins coûteuse (42 300 €) que l'hybride rechargeable classique de ses compatriotes. "Classique", car le moteur essence participe directement à la propulsion des 5008 et Rafale. Les chinois, eux, privilégient très largement la traction électrique. Le moteur essence y sert souvent (voire uniquement dans le cas du Leapmotor C10) de générateur, ce qui procure une conduite particulièrement douce et silencieuse à rythme tranquille (mais parfois molle en reprises), ainsi que de belles autonomie en mode "zéro

émission". Le cas du DS N°7 est assez particulier, car faute de version PHEV, le fer de lance de Stellantis se contente du trois cylindres électrifié (avec la boîte e-DCS6) de 145 ch. Un bloc indigne de son statut ! Même s'il se rattrape avec une finition raffinée et un confort royal, les chinois lui opposent un rapport prix/prestations imbattable d'autant plus quand on voit la liste des équipements de série.

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 à 8)
|| Codes/phares auto. || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Régulateur de vitesse adaptatif || Surv. d'angles morts.
Agrément : Bluetooth || Caméra de recul
|| Clé mains libres || Clim auto. bizona || Ecran tactile + GPS et Mirror Screen || Jantes alliage || Hayon motorisé.

BYD SEALION 5



FLORIAN GROUT

Le classement des prix	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e
	BYD Sealion 5 1.5 DM-i Design 212 ch - 92 km ⁽²⁾ - 6,4 l/100 km ⁽³⁾	Leapmotor C10 New E-Hybrid Design 219 ch - 145 km ⁽⁴⁾ - 1,7 l/100 km ⁽⁵⁾	Geely Staray 1.5 EM-i Max+ 262 ch - 136 km ⁽⁴⁾ - 1,5 l/100 km ⁽⁵⁾	Renault Espace 1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine 200 ch - 6,2 l/100 km
Le verdict de nos essais	Intéressant	Décevant	Correct	Intéressant
Prix catalogue ⁽¹⁾	33 990 €	38 900 €	38 990 €	43 900 €
Remise potentielle	5 %	7 %	0 %	7 %
Malus CO ₂ /au poids	0 € / +1 250 €	0 € / +4 020 €	0 € / +1 910 €	+100 € / +1 320 €
LE VRAI PRIX	33 600 €	40 200 €	40 900 €	42 300 €

Les SUV familiaux électriques

Les chinois installent ici leurs cinq représentants aux cinq premières places, avec des tarifs variant de 37 000 € à 44 600 €. Même en optant pour les finitions intermédiaires (GT et Pallas), mais en tenant compte de nos exigences en matière d'équipements, les Peugeot E-5008 et DS N°7 "grande autonomie" s'envolent respectivement à 51 200 € et 63 260 € ! Las, si nous devons aussi additionner tous les "extras" que Leapmotor, MG, BYD et Xpeng offrent de série, la douloureuse serait encore plus salée... Toit panoramique, sellerie en cuir, hi-fi premium, conduite semi-autonome, caméra 360°, sièges électriques chauffants et (parfois) ventilés : autant d'éléments indisponibles, réservés aux finitions supérieures ou en option (à l'instar de la pompe à chaleur de l'E-5008) chez les gaulois. Ceux-ci conservent

néanmoins l'avantage en matière de confort et de finition, même face aux plus chics des chinois (Xpeng G6, BYD Sealion 7). Plus logeables (mais pas toujours pourvus d'un grand coffre), ces derniers sont aussi capables du meilleur (485 km chez Xpeng) comme du pire (385 km chez Leapmotor) côté autonomie, alors qu'avec les E-5008 et N°7 E-Tense 97 kWh, les 500 km réels sont garantis.

L'ÉQUIPEMENT MINI EN COMMUN

DE SÉRIE Sécurité : airbags (6 à 8)
|| Codes/phares auto. || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Régulateur de vitesse adaptatif || Surv. d'angles morts.
Agrément : Bluetooth || Caméra de recul
|| Clé mains libres || Clim auto. bizona || Ecran tactile + GPS et Mirror Screen || Jantes alliage || Hayon motorisé.

LEAPMOTOR C10



NICOLAS SOLER

Le classement des prix	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e
	Leapmotor C10 Design 66 kWh - 218 ch - 330 km ⁽²⁾	MG S6 EV Luxury 77 kWh - 244 ch - 530 km ⁽⁴⁾	BYD Seal U Comfort 71,8 kWh - 218 ch - 420 km ⁽⁴⁾
Le verdict de nos essais	Intéressant	Correct	Correct
Prix catalogue ⁽¹⁾	38 900 €	44 990 €	42 890 €
Remise potentielle	4 %	- 5 000 €	5 %
Prime "coup de pouce" ⁽⁶⁾ /CEE	0 € / - 380 €	0 € / - 350 €	0 € / - 300 €
LE VRAI PRIX	37 000 €	39 640 €	40 400 €

1. Prix catalogue intégrant les éventuelles options ou packs pour satisfaire au panier d'équipements souhaité. 2. Autonomie électrique moyenne, labo Auto Plus.



Ce BYD Sealion 5, doté d'une mécanique rechargeable offrant 82 km d'autonomie électrique, se montre doux et bien insonorisé. Il manque en revanche de réactivité lorsqu'on sollicite les 212 ch. Châssis un brin pataud par ailleurs...



GEELY STARRAY

ARNAUD SAUNIER

Abordable, super équipé et logeable, le Gelly Starray EM-i (rechargeable) est hélas bien moins abouti que ses compatriotes en matière de liaisons au sol.

Pas d'hybridation rechargeable au crédit de l'Espace, contrairement au Rafale, mais du full hybrid de 200 ch. Efficient, puisque ce SUV de 1 755 kg se contente de 6,2 l/100 km.



RENAULT ESPACE

YANN LEFEBVRE

5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e
BYD Seal U 1.5 DM-i Comfort 218 ch - 125 km ⁽⁴⁾ - 5,1 l/100 km ⁽⁵⁾	MG S9 1.5 PHEV Comfort 299 ch - 92 km ⁽²⁾ - 9,1 l/100 km ⁽³⁾	Peugeot 5008 1.6 Plug-in Hybrid GT 225 ch - 58 km ⁽²⁾ - 8,6 l/100 km ⁽³⁾	DS N°7 1.2 Hybrid Pallas 145 ch - 5,3 l/100 km ⁽⁵⁾	Renault Rafale 1.2 Hyper Hyb. 4x4 Esprit Alpine 300 ch - 79 km ⁽²⁾ - 7,4 l/100 km ⁽³⁾
Correct 🟡	Une référence ▲	Correct 🟡	Décevant 🔴	Intéressant ◆
42 000 €	39 990 €	49 990 €	49 500 €	55 750 €
8 %	- 4 000 €	6 %	0 %	6 %
0 € / + 3 920 €	0 € / + 9 080 €	0 € / + 4 880 €	+ 330 € / + 4 200 €	0 € / + 3 335 €
42 600 €	45 070 €	51 900 €	54 030 €	55 700 €



A peine plus cher qu'un Peugeot E-2008 156 ch, le Leapmotor C10 compte 218 ch et offre une habitabilité remarquable. Suréquipé et bien fini, il déçoit par contre par son autonomie réelle, qui peine à dépasser les 350 km.



XPENG G6

FLORIAN GROUT

Le plus cher des SUV familiaux chinois reste bien plus abordable que les deux représentants français de la catégorie. Il est aussi mieux équipé.

Hors de prix, le 5008 GT 97 kWh n'est pas super équipé pour autant. On apprécie en revanche sa finition léchée, sa douceur de conduite comme ses 530 km d'autonomie réelle.



PEUGEOT 5008

FLORIAN GROUT

4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e
BYD Sealion 7 Comfort 82,5 kWh - 313 ch - 482 km ⁽⁴⁾	Xpeng G6 RWD Long Range 80 kWh - 295 ch - 485 km ⁽²⁾	Peugeot E-5008 Grande Autonomie GT 97 kWh - 230 ch - 665 km ⁽⁴⁾	DS N°7 E-Tense FWD Long Range Pallas 97 kWh - 245 ch - 734 km ⁽⁴⁾
Intéressant ◆	Intéressant ◆	Correct 🟡	Correct 🟡
46 990 €	46 990 €	56 990 €	63 640 €
8 %	5 %	9 %	0 %
0 € / - 300 €	0 € / 0 €	0 € / - 380 €	0 € / - 380 €
42 900 €	44 600 €	51 200 €	63 260 €



Essence

BMW M2 CS**3.0 biturbo – 530 ch****119 900 € / 199 900 €*** **Premier test de la très exclusive BMW M2 CS**

La plus désirable des “M”



Avec cette M2 CS, BMW ne fait pas dans la demi-mesure. Le coupé gagne en puissance, perd du poids et bénéficie d'un châssis encore plus aiguisé que la version d'origine. De quoi offrir des sensations de conduite parmi les plus intenses de la catégorie.

► **Texte:** David Bouillaux – **Photos:** Florian Grout

Déjà décliné sur les M3, M3 Touring et M4, le label CS (pour Compétition Sport) désigne des versions encore plus affûtées, aux performances optimisées. Sur la M2, cette montée en gamme s'accompagne d'un surcoût conséquent de 32 100 €. En contrepartie, sa production limitée (environ 2 000 exem-

plaires), devrait lui permettre de conserver une valeur résiduelle intéressante.

Visuellement, la M2 CS se distingue de la version standard par une série d'éléments spécifiques. Le plus spectaculaire est sans conteste la malle arrière en fibre de carbone intégrant un imposant becquet en queue de canard. Cet élément stylistique

et aérodynamique n'est pas sans évoquer la mythique Porsche 911 Carrera RS 2.7. À l'avant, le bouclier largement ajouré favorise le refroidissement du six-cylindres, tandis que les superbes jantes forgées renforcent l'allure sportive. À bord, les magnifiques sièges baquets M Carbone donnent le ton (*voir photo*). Le volant gainé d'Alcantara et les nombreux inserts en fibre de carbone sont eux aussi exclusifs à la M2 CS.

530 ch aux seules roues arrière !

En plus d'être allégée d'une trentaine de kilos, la M2 CS bénéficie d'un châssis spécialement mis au point, avec des suspensions retravaillées par rapport à la M2. Et cela se ressent immédiatement.

Plus stable, plus précise et même plus confortable, elle franchit un cap. Les suspensions pilotées constituent d'ailleurs l'un de ses principaux atouts.

Sous le capot, le six-cylindres en ligne 3.0 biturbo développe désormais 530 ch, soit 50 ch de plus que la M2. Transmise exclusivement aux roues arrière, cette cavalerie permet d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 3s8. Mais au-delà des chiffres, c'est surtout la manière qui impressionne. Avec 650 Nm de couple disponibles, chaque accélération s'exprime avec une violence saisissante dès 2 500 tr/min, le moteur donnant l'impression de ne jamais manquer de souffle.

Heureusement, cette débauche de puissance reste parfaitement maîtrisable, grâce à un antipatinage électronique réglable, qui permet d'adapter le niveau d'intervention selon les conditions d'adhérence ou les envies du conducteur. Le différentiel M actif, lui, se montre

Le budget

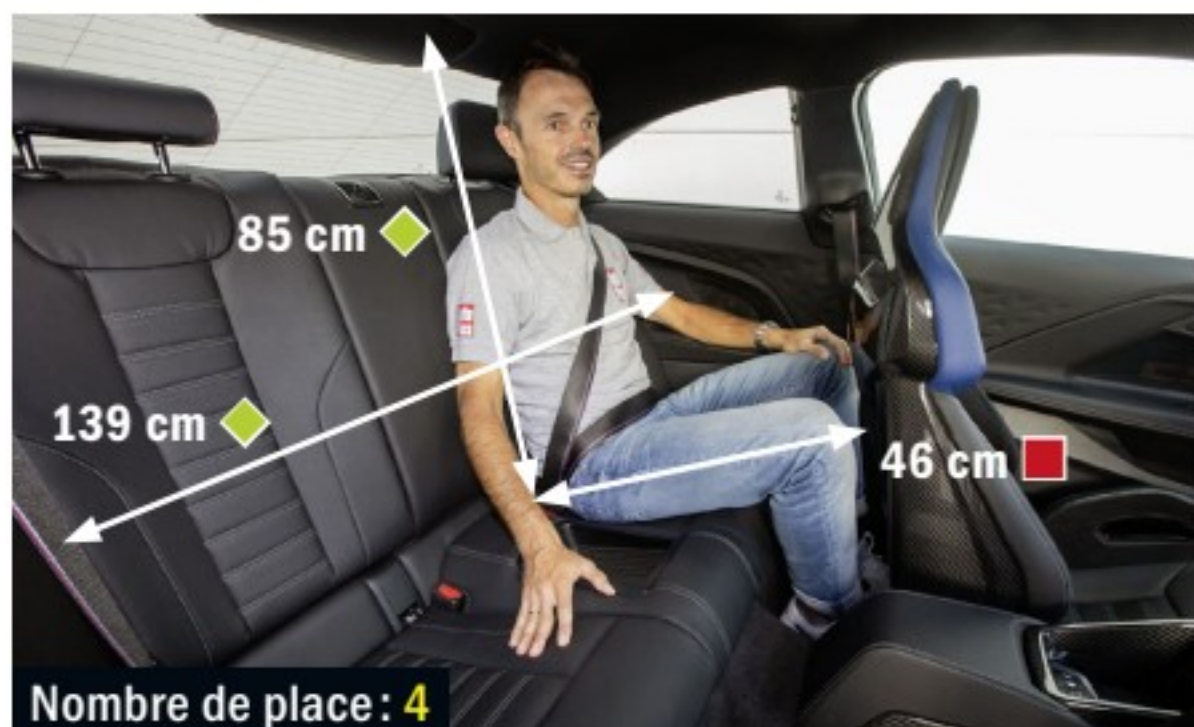
Le vrai prix d'achat: zéro remise, et la BMW M2 CS subit le “supermalus” de 80 000 €. Son tarif final frise ainsi les 200 000 € !

Le niveau d'équipement: malgré une dotation complète, la M2 CS laisse la possibilité de quelques options utiles pour ceux qui souhaitent évoluer sur piste (freins carbone/céramique, pneus semi-slick...).

L'entretien: la voiture calcule elle-même la périodicité des visites en fonction du type d'utilisation et du kilométrage.



Les suspensions pilotées proposent trois niveaux de réglage, permettant d'adapter ce coupé à tous les types de revêtements. Attention cependant aux trépidations, sur le mode Sport Plus.



L'accès aux places arrière n'est pas aisé mais une fois installés, deux passagers d'1,75 m disposent d'un espace suffisant pour voyager. Le coffre assez profond se révèle convenable pour la vie de tous les jours.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : affichage tête haute ■ Assistant marche arrière ■ Différentiel autobloquant actif ■ Phares full led ■ Régulateur adaptatif ■ Rétro. intérieur jour/nuit auto.
Agrément : accès mains libres ■ Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul ■ Clim auto. bizona ■ GPS ■ Hi-fi Harman Kardon ■ Jantes forgées 20" ■ Sellerie cuir ■ Sièges baquets électriques et chauffants ■ Suspensions pilotées, etc.
EN OPTION Freins carbone/céramique (9000 €) ■ Pneus semi-slick (2600 €)...

efficace pour maximiser la motricité. En revanche, exploiter cette débauche de puissance sans les aides (que l'on peut déconnecter) réclame de la dextérité, lorsque l'on pousse la M2 CS dans ses retranchements. La boîte auto. à double embrayage (paramétrable) mérite également les éloges, tant elle se distingue par sa rapidité et sa douceur d'exécution. Quant au freinage céramique/carbone (en option), il s'est révélé d'une efficacité redoutable. Seul véritable bémol : une direction qui manque un peu de consistance en son point milieu.

Mais sachez que cette CS peut aussi se montrer sous une tout autre facette lorsque la direction, les freins, la réponse à l'accélérateur, et la boîte de vitesses sont positionnés sur le mode Confort : elle se prête alors sans difficulté à un usage quotidien. Une polyvalence qui se paie toutefois au prix fort, la faute (en partie) au supermalus.



Comme souvent chez BMW, la position de conduite est irréprochable. Les deux boutons rouges sur le volant permettent d'accéder instantanément à ses réglages favoris.



A défaut d'être confortables lors des longs trajets, les superbes sièges baquets M Carbone (électriques et chauffants de série) s'apprécient pour leur excellent maintien lorsque les virages s'enchaînent. Et quel look !

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	302 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	3s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s4
Consommation cycle mixte	10 l/100 km
Poids	1 775 kg
Diamètre de braquage	11,9 m

LA TECHNIQUE

Moteur biturbo-essence	6 cylindres, 2 993 cm ³
Hybridation	Non
Puissance maxi	530 ch à 6 250 tr/min
Couple maxi	650 Nm à 5 730 tr/min
Puissance fiscale / CO ₂	44 CV / 226 g/km
Malus CO ₂ / au poids	+ 80 000 € / 0 €
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Pneus AV/AR	275/35 R19 / 285/30 R20
Réservoir	52 litres
Dim. L x l x h, en m	4,59 x 1,89 x 1,40
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

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

Notre évaluation

La BMW M2 CS 3.0 biturbo (199 900 € *, 530 ch) est évaluée dans la catégorie des coupés essence d'environ 500 ch, parmi lesquels : Ford Mustang 5.0 TI-VCT Dark Horse (154 800 € *, 453 ch), Mercedes CLE 53 AMG (174 000 € *, 472 ch), Porsche 911 GTS (262 100 € *, 541 ch).

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

Notre verdict : intéressant ◆

Cette très exclusive M2 CS impressionne tant par la violence de ses accélérations que par les sensations de conduite qu'elle procure ou l'excellence de son amortissement. Hélas, le tarif, augmenté du supermalus, atteint des sommets...



Quel SUV citadin choisir dans la gamme de Volkswagen

Remue-ménage... à trois

Essence

Volkswagen T-Cross

1.0 TSI DSG7 R-Line Edition ⁽¹⁾ – 116 ch

33 100 € / 29 100 € *



Le vrai prix d'achat :

le T-Cross bénéficie d'une série spéciale avantageuse, et il enfonce aussi le clou avec une remise de 15 %. Mais il est le plus touché par le malus : 983 €.

L'entretien : visite prévue tous les 2 ans ou 30 000 km, comme ses frangins.

Le T-Cross a toujours été pensé autour de son rapport encombrement/habitabilité exemplaire. Et il regorge d'aspects pratiques. Mais il se fait désormais vieux : son lancement date de 2019. Pas sûr qu'il soit dépassé pour autant...

Essence

Volkswagen Taigo

1.0 TSI DSG7 R-Line Edition ⁽¹⁾ – 116 ch

31 800 € / 28 400 € *



Le vrai prix d'achat :

le Taigo aussi profite d'une série spéciale R-Line Edition bien placée. La remise peut atteindre 13 %, le malus CO₂ est de 740 €. Il est le moins cher du lot.

L'entretien : rendez-vous donné tous les 2 ans ou 30 000 km, ici aussi.

Le Taigo est l'original de la bande, avec sa ligne de SUV coupé. Mais à l'intérieur, rien de folichon, avec sa planche de bord de Polo. Et il n'affiche pas les aspects pratiques du T-Cross. Mais à conduire, il reste plus sympa.



agen ?

S



Poussez la porte d'une concession Volkswagen à la recherche d'un petit SUV, et vous avez le choix : le T-Cross, cubique et pratique, le Taigo, taillé façon SUV coupé, et le T-Roc, plus grand et plus premium. Nos trois comparses sont affichés à des tarifs proches, et peuvent donner lieu à des hésitations...

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

Essence

Volkswagen T-Roc

1.5 eTSI DSG7 Life – 116 ch

34 000 € / 30 900 € *



Le vrai prix d'achat:

malgré son lancement récent, le T-Roc a droit à une belle remise de 11 % en concession. Son malus est le plus bas du groupe, à 650 €. Mais il reste cher.

L'entretien: comme les deux autres, visite tous les 2 ans ou 30 000 km.

Le T-Roc, sorti en 2025, est le plus récent des trois, et de loin. Contrairement aux deux autres, il hérite de la plate-forme de son grand frère, le Tiguan. Il est donc beaucoup plus vaste, mais aussi plus lourd... Et pas plus puissant ici.

La gamme de Volkswagen est particulièrement foisonnante. Un constat d'autant plus vrai lorsque l'on s'attarde sur les SUV citadins: le constructeur en propose pas moins de trois. Il faut dire qu'il s'agit d'un segment clé en Europe. Et que les trois modèles en question sont compétitifs. Ici, ils s'affichent aux alentours de 30 000 €. Pour y arriver, ils misent sur leur petite motorisation de 116 ch, qui, on le verra, apparaît suffisante. Sur-tout, nos trois frères bénéficient

de belles largesses en concession: des remises allant de 11 % (T-Roc) à 15 % (T-Cross). Avec, au final, seulement 2500 €* entre le moins cher de la bande, le Taigo, et le plus onéreux, le T-Roc. Il y a de quoi hésiter !

Le T-Roc est le plus récent. Et de loin. Ses deux comparses sont aujourd'hui en fin de carrière, alors que lui a été entièrement renouvelé fin 2025. Ce n'est pas anodin, et même frappant quand on s'assoit, tour à tour, à bord de chacun de ces petits SUV. Le T-Cross n'a jamais été par- ►►►

Volkswagen T-Cross



Malgré un restylage en 2024, les 7 ans du T-Cross se voient à bord. Les matériaux ont progressé, mais l'ambiance reste un peu terne. Le frein à main à l'ancienne prend de la place. Et la position de conduite est assez relevée. L'écran de 9,2"/23,4 cm est en option (8"/20,3 cm de série).

Volkswagen Taigo



La planche de bord, reprise de la Polo, paraît datée aussi, mais un peu moins morne que celle du T-Cross. L'étroitesse de la caisse ne favorise pas l'impression d'espace. Cependant, la finition reste sérieuse, et l'équipement, complet. Et il est le seul à disposer d'un airbag central.

Volkswagen T-Roc



Le T-Roc file un sacré coup de vieux aux deux autres. La planche de bord, moderne, comporte un écran bien plus grand : 12,9"/32,7 cm ! De quoi naviguer plus facilement au sein du logiciel, qui rassemble pas mal de fonctions. Même en finition intermédiaire, il paraît plus cossu que ses rivaux.

►►► ticularly jovial, et le poids des ans n'arrange pas les choses. Le Taigo, lui, reprend assez fidèlement l'intérieur de la Polo. Fonctionnel mais, là aussi, un peu suranné. Le T-Roc est plus large, plus grand, et surtout beaucoup plus cossu, même s'il doit se présenter ici en finition intermédiaire pour pouvoir rivaliser en tarif. Il le paye en revanche en matière d'équipement. Pas d'ouverture mains libres, pas de GPS (mais

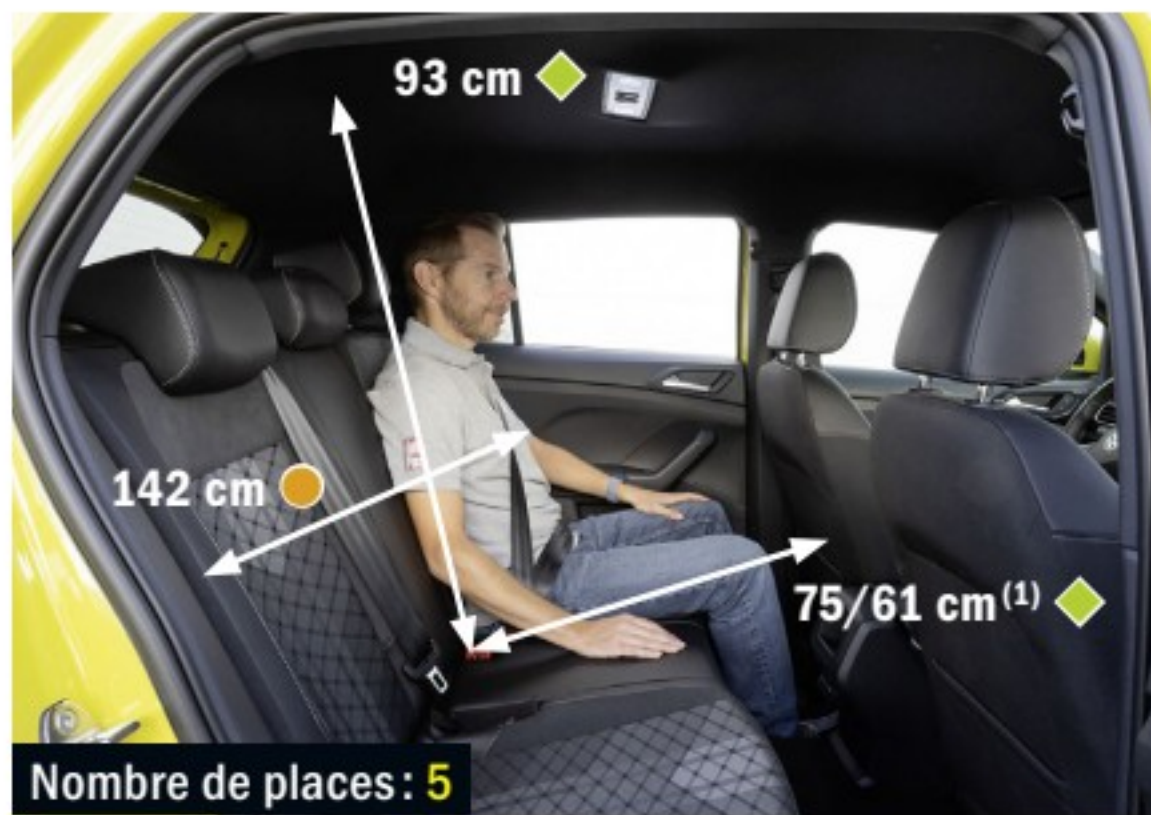
un grand écran quand même), petites jantes... Les deux autres enfoncent le clou grâce à une série spéciale R-Line Edition, qui permet d'abaisser le prix du haut de gamme tout en bénéficiant d'un équipement complet, incluant notamment la conduite semi-autonome et les phares matriciels. Le T-Cross, petit par la taille, est équipé par ailleurs d'une banquette coulissante fort pratique. De quoi lui offrir, au choix, la meilleure longueur aux

jambes ou le plus grand coffre de la bande.

Le T-Roc dans la cour des grands

Malgré tout, c'est bien à bord du T-Roc qu'il est le plus agréable de voyager, à l'arrière comme à l'avant. Les belles cotes en largeur donnent l'impression de loger dans un SUV du segment supérieur. Et, avec ses "petites" jantes de 16", il est le plus prévenant du lot sur les imperfections. Dernier avantage, et

non des moindres : il a droit à un quatre cylindres micro-hybride, face aux petits trois cylindres 1.0 des deux autres. L'agrément y gagne largement : doux et souple, son 1.5 eTSI est surtout très discret, à tout instant. Un confort certain. Mais il n'est pas plus puissant que les deux autres, tout en étant plus lourd d'environ 150 kg. Il perd donc en performances ce qu'il gagne en agrément, mais il a le mérite d'être presque aussi



Nombre de places : 5



Volume : 444/569 dm³(1) ▲

Le T-Cross est toujours aussi étonnant aux places arrière : grâce à sa banquette coulissante, il peut devenir le plus accueillant du lot pour étendre ses jambes, malgré un gabarit très réduit ! La largeur est, en revanche, la même que celle du Taigo. Modeste, elle pénalise les voyages à cinq, d'autant que la place centrale est peu confortable. Lorsque la banquette est avancée, le coffre profite lui aussi de la modularité supérieure du T-Cross, en offrant un généreux volume.



Suffisamment performant, le T-Cross n'offre pas un comportement très enjoué. Son train avant manque de précision et ses suspensions ne maintiennent pas assez lors des prises d'appui.



Nombre de places : 5

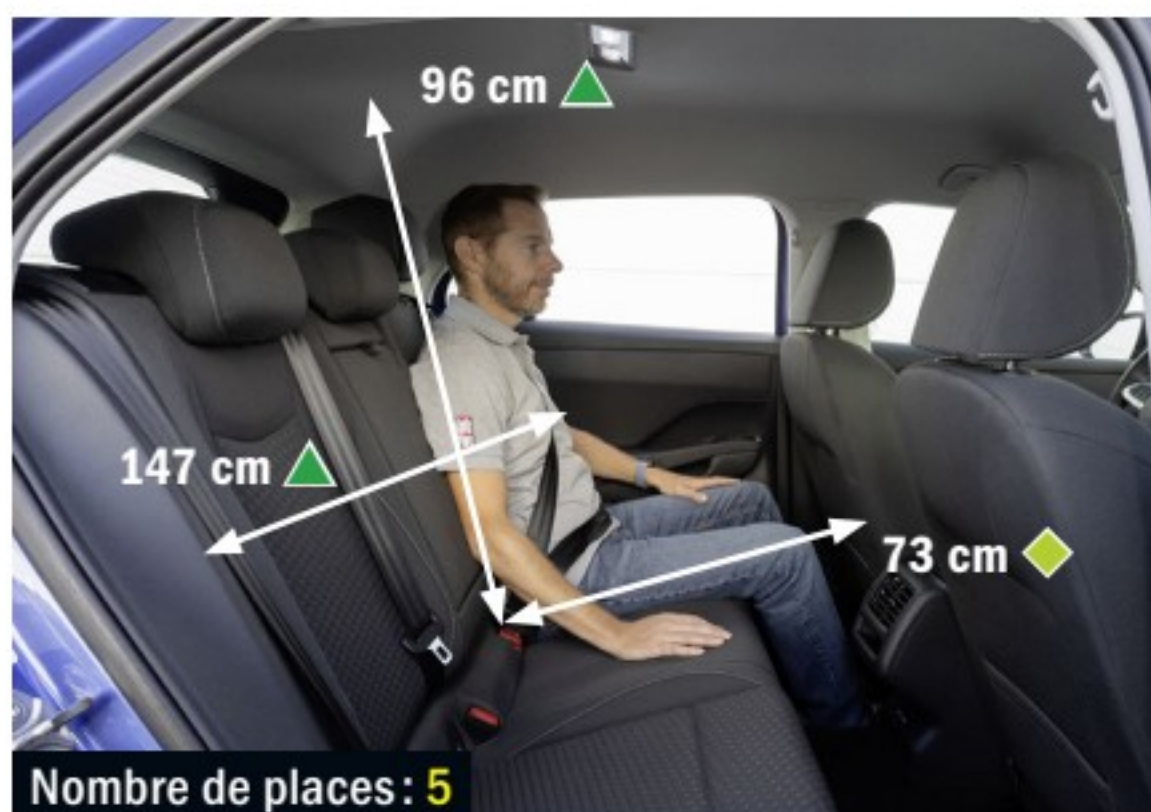


Volume : 419 dm³ ◆

On n'est pas mal installé à l'arrière du Taigo, d'autant que la ligne de toit fuyante ne se traduit pas par une hauteur pénalisante pour les plus grands. Mais les deux autres font mieux sur presque tous les plans. Et, comme sur le T-Cross, la place centrale n'est pas des plus confortables. Vraiment logeable dans l'absolu pour un petit SUV, le coffre du Taigo est ici surclassé par ceux de ses deux compères, qui font partie des géants de la catégorie.



Son style plus dynamique de coupé n'est pas usurpé : sur les petites routes, c'est bien le Taigo qui se montre le plus agile des trois. Une qualité qu'il doit, entre autres, à son poids contenu.



Nombre de places : 5



Volume : 470 dm³ ▲

Avec un gabarit extérieur qui le situe à mi-chemin entre la catégorie des SUV citadins et celle des SUV compacts, le nouveau T-Roc offre des cotes impressionnantes, notamment en largeur. On y voyage sans souci à quatre, bien sûr, mais aussi à cinq, la place centrale étant plus accueillante que chez ses rivaux. Et le coffre n'est pas en reste : c'est l'un des tout meilleurs du segment. Notez aussi la présence d'une trappe à skis au milieu.



Le 4 cylindres du T-Roc fait la différence en agrément, pas en performances. Le châssis, hérité du Tiguan, est réussi mais la sensation à la pédale de frein pâtit de la récupération d'énergie.

sobre que ses acolytes. Enfin, sa micro-hybridation inflige des sensations à la pédale de frein parfois difficiles à cerner en ville. Dommage, son châssis et son amortissement étant par ailleurs réussis, assortis de la direction la plus naturelle du lot. Le T-Cross, quant à lui, n'a jamais été un parangon du plaisir de conduite : son train avant est moins précis, et il tangue un peu en virage. C'est donc le Taigo qui tire son épingle du jeu sur ce

plan : plus performant qu'un T-Roc, et plus vif que le T-Cross. C'est malheureusement son seul fait d'armes, outre d'être le moins cher ici.

Un T-Cross toujours dans le jeu

A moins de craquer pour le look du Taigo, vous serez donc mieux servi par l'un de ses deux frères. A peine plus cher grâce à une remise plus généreuse (700 €* d'écart au final), le T-Cross est bien plus pratique. Son rapport

encombrement/habitabilité est impressionnant, lui qui est 24 cm plus court que le T-Roc ! Pratique, si vous devez composer avec un parking exigu, mais aussi si vous avez une famille à transporter. Et c'est aussi le mieux équipé du groupe, de peu devant le Taigo. Mais la nouveauté prime ici. Bien plus cossu, plus confortable sur longs trajets, et particulièrement logeable, le T-Roc justifie largement la petite

rallonge qu'il demande actuellement. Ce SUV se révèle parfaitement fonctionnel, au quotidien comme lors des départs en vacances. Certes, son moteur est ici un peu juste en reprises, mais reste suffisant. Même chose pour son équipement, qui le prive des dernières technologies, mais conserve l'essentiel. Rendez-vous l'an prochain pour une potentielle revanche du T-Cross : il doit être renouvelé. De quoi rebattre les cartes ? ■



NOS MESURES	Volkswagen T-Cross	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Vitesse maxi	190 km/h	191 km/h	182 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	32s4	32s6	33s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s2	7s1	8s4
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,3 l/100 km	6,4 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6 / 6,3 / 6,8 l/100 km	6 / 6,2 / 6,8 l/100 km	6,3 / 6 / 6,9 l/100 km
Autonomie moyenne	625 km	634 km	781 km
Poids	1 274 kg	1 245 kg	1 413 kg
Diamètre de braquage	10,7 m	10,7 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	66 m	64 m

LA TECHNIQUE	Volkswagen T-Cross	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 999 cm ³	3 cylindres, 999 cm ³	4 cylindres, 1 498 cm ³
Hybridation	Non	Non	Alternateur 48 V
Puissance maxi	116 ch à 5 500 tr/min	116 ch à 5 500 tr/min	116 ch à 5 000 tr/min
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/min	200 Nm à 2 000 tr/min	200 Nm à 2 000 tr/min
Batterie lithium-ion	Non	Non	N.C.
Puissance fiscale/CO ₂	6 CV / 130 g/km	6 CV / 127 g/km	6 CV / 126 g/km
Malus CO ₂ /au poids	+ 983 € / 0 €	+ 740 € / 0 €	+ 650 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	205/55 R17	205/55 R17	225/60 R16
Réservoir	40 litres	40 litres	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,14 x 1,76 x 1,58	4,27 x 1,76 x 1,52	4,38 x 1,83 x 1,58
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Airbags (6 pour T-Cross et T-Roc, 7 pour Taigo) ■ Essuie-glaces auto. ■ Phares (à leds) auto. avec gestion codes/phares auto. ■ Régulateur adaptatif + limiteur de vitesse ■ Rétro intérieur jour/nuit auto. ■ Surveillance de l'attention et des angles morts, etc.
Agrément: aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ■ Chargeur de smartphone à induction ■ Clim auto. (bizone sur T-Cross et Taigo) ■ Ecran central avec Mirror Screen ■ Jantes alliage (18" sur T-Cross et Taigo, 16" sur T-Roc) ■ Rétros rabattables électriquement ■ Volant cuir, etc.

LES DIFFÉRENCES	Volkswagen T-Cross	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Conduite semi-autonome	Série	Série	Indisponible ⁽¹⁾
Phares à leds adaptatifs matriciels	Série	Série	Indisponible ⁽¹⁾
Sièges avant chauffants	415 €	410 €	Indisponible ⁽¹⁾
Toit ouvrant panoramique	Indisponible	1 025 €	1 280 €

1. Avec cette finition.

Notre classement

LES NOTES DU	Volkswagen T-Cross	Volkswagen Taigo	Volkswagen T-Roc
Comportement routier	14	14	16
Equipements de sécurité	16	16	13
Agrément/performance	15	15	15
Confort/insonorisation	15	15	17
Equipements de confort/garantie	19	18	15
Habitabilité/coffre	14	13	18
Aspects pratiques	17	14	16
Présentation/ finition	12	14	16
Consommation	14	14	14
Prix	10	12	8
	2 ^e 146/200	3 ^e 145/200	1 ^{er} 148/200

Victoire : Volkswagen T-Roc

Un match fratricide au final très serré ! Si le T-Roc l'emporte (de peu), ce n'est pas qu'une prime à la nouveauté. Outre son intérieur moins daté, il offre aussi et surtout un meilleur confort général, un très bon agrément, et une habitabilité XXL pour la catégorie. Le

tout, pour pas beaucoup plus cher que ses petits frères. Le T-Cross, bien que vieillissant, reste un achat malin, grâce à sa modularité et à son rapport prix/équipement. Quant au Taigo, outre son tarif un peu plus intéressant, il est toujours convaincant.

La belle histoire

d'une légende française

En 1949, Peugeot débute le cyclomoteur avec une bicyclette à moteur Vap. Le constructeur innove continuellement. La célèbre Peugeot 103, icône des années 70, roula 46 ans. De la Bima aux hypersports des années 2000, Peugeot offre une gamme variée. Ce hors-série de 120 pages retrace l'histoire du cyclomoteur avec des experts et des photos d'époque.



En vente actuellement

La nouvelle Fiat 500 hybride

Hybride

1.0 Hybrid Torino
65 ch – 6,2 l/100 km
21 300 € / 20 100 €*



Cette semaine, nous avons confié l'inédite version hybride de la 500 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Sandrine, Chaïmae et Fanny nous livrent leurs impressions.

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



Sandrine Assistante commerciale, Longpont-sur-Orge (91)



Elle possède une **Suzuki Swift**
1.2 Hybrid SHVS Pack
82 ch – 4,9 l/100 km
19 690 €

“Une 500 hybride mignonne, mais décevante au volant.”

Le design

La bouille joufflue de la 500 est toujours sympa. Idem pour le dessin en rondeurs des feux de jour. Avec seulement deux portes, la ligne a aussi de l'allure. Et je trouve que l'arrière, dans la veine de l'avant, est tout aussi agréable à regarder.

La vie à bord

Avec ce bandeau de la même couleur que la carrosserie, la planche de bord est élégante et égaye l'ambiance. La qualité des matériaux tranche aussi avec ma Swift, plus “plastoc”. Mais le format rectangulaire de l'écran tactile de la 500 est moins lisible (photo). Elle prend néanmoins sa revanche grâce au grand bac de rangement entre les sièges. Mais si l'on doit se déplacer avec plus d'un passager, les choses se compliquent... Déjà, pour accéder à l'arrière, mais aussi au niveau de l'espace. Et ce n'est pas

plus glorieux du côté du coffre, bien inférieur à celui de la Swift.



Au volant

La maniabilité de la 500 est top. Surtout grâce à son court rayon de braquage. La commande de boîte se montre douce mais le moteur, poussif. Il faut le cravacher pour que ça avance correctement. Dans ce cas, il manque de discrétion. De fait, le confort auditif y perd. Et pas que, puisque la suspension est aussi trop ferme. Mais, pour une voiture “hybride”, le moins justifiable reste cependant sa consommation plutôt élevée.

Chaïmae Coordinatrice de projet, Combs-la-Ville (77)



Elle possède une **Fiat 500**
1.0 Hybrid Club
70 ch – 5,8 l/100 km
21 300 €

“C'est globalement la même... en mieux !”

Le design

A l'avant, on reconnaît le look typique de la 500. Bien que le gabarit reste compact, la ligne est, elle, un peu plus massive. Mais c'est surtout l'arrière qui perd une part de l'ADN du modèle. Pour moi, c'est en partie dû à la disparition des touches de chrome, qui donnaient un aspect chic à l'ancienne génération.

tiques avec ce rangement central (photo). Les progrès sont donc bien perceptibles à bord.



La vie à bord

Pas de miracle pour le volume du coffre, qui reste petit. Et les deux places arrière sont toujours faites pour une utilisation occasionnelle. Cependant, derrière le volant, je constate les changements: si l'esprit 500 reste présent, le style de la planche de bord devient plus épuré. L'écran multimédia est, lui, d'une incomparable modernité. Et la connexion CarPlay sans fil est une véritable révolution ! Cette 500 améliore aussi ses côtés pra-

Au volant

Déjà, grâce au levier de vitesses mieux placé, la position de conduite s'avère plus naturelle. La direction gagne en légèreté, au bénéfice de la maniabilité. Je remarque aussi la suspension moins sèche et le silence mécanique, deux éléments qui renforcent le confort. Quant au moteur, je trouve son punch suffisant en utilisation urbaine. Néanmoins, j'aurais apprécié qu'il conserve la même sobriété que dans ma 500.



Propriétaire de l'ancienne génération, Chaïmae retrouve l'esprit de la 500, mais regrette la disparition des touches de chrome à l'arrière. A l'avant, seule la prise d'air située sous le logo "500" distingue la version hybride de la 500e électrique.

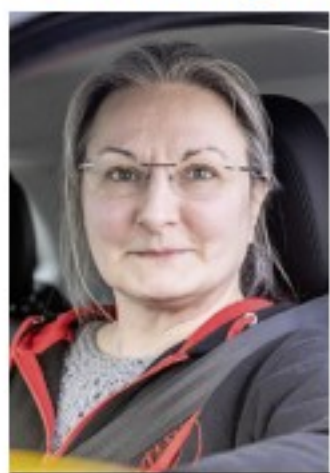


En ville, la maniabilité de la 500 a plu à Sandrine. Hélas, sur voie rapide, le manque de nerf du moteur l'a fait déchanter... Sans compter que sa Swift, avec le même type de micro-hybridation 12 V, consomme 1,3 l/100 km de moins !



Fanny, qui n'utilise pas les places arrière, apprécie les deux larges portes de la Fiat, car elles facilitent l'accès aux places avant. Et si le coffre rend 22 dm³ à celui de l'i10 (183 dm³ contre 205 dm³), elle le juge suffisant au quotidien.

Fanny Assistante, Les Ulis (91)



Elle possède une
Hyundai i10
1.0 Intuitive
67 ch - 5,7 l/100 km
17 100 €

"Pour se faufiler en ville, la 500 fait la différence."

Le design

L'esthétique n'étant pas primordiale pour moi, je dirais juste que cette 500 a un look singulier. Je préfère m'attarder sur son gabarit réduit, point le plus important pour une citadine. Et n'ayant pas d'enfant, je trouve que la ligne à deux portes a l'avantage de faciliter l'accès aux places avant.

La vie à bord

De toute façon, l'espace ricrac à l'arrière est difficilement exploitable... Le coffre, lui, suffirait à mes besoins. Au volant, j'apprécie la position de conduite en hauteur et l'excellente visibilité qu'elle procure. L'écran central change de celui de l'i10 par son format 16/9. Mais ses menus ludiques sont similaires. Bien que le bandeau jaune de la même couleur que l'extérieur soit un peu clinquant, la planche de bord est agréable à regarder. Et du

point de vue fonctionnel, il y a de quoi poser ses affaires entre les deux sièges avant.

Au volant

Par rapport à la mécanique thermique de l'i10, la consommation du moteur de cette 500, pourtant aidé par une petite hybridation, est décevante. Il a toutefois pour lui sa discrétion de fonctionnement. La direction douce et précise constitue aussi un atout. Et la commande de boîte à bonne hauteur (photo) confirme ce que je disais sur la position de conduite. Des éléments qui permettent au final à la 500 de tirer avantage côté conduite.



Le bilan Un moteur pas à la hauteur

La 500 électrique n'ayant pas trouvé son public, Fiat tente la greffe d'un moteur thermique pour relancer sa carrière. Le bloc est connu, puisqu'il s'agit du 1.0 hybride de l'ancienne 500, qui perd 5 ch au passage et se révèle apathique. En outre, l'appellation "hybride" apparaît abusive s'agissant d'un simple alterno-démarrreur 12 V, surtout au vu du manque de sobriété... Bouille craquante, habitacle coloré et disposition à se faufiler en ville sauvent-ils la nouvelle 500 hybride? Au tarif auquel elle s'affiche, rien n'est moins sûr...

Moteur: 6 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, 2 carburateurs
Cylindrée: 3 781 cm³
Puissance: 223 ch SAE à 5 500 tr/min (environ 192 ch DIN)
Vitesse maxi: 203 km/h
Production: 83 976 exemplaires (1959-1967, dont 30 141 en 3.8 l)



NOTRE COTE

Autour de 50 000 €⁽¹⁾

Il y a 67 ans, Jaguar lançait la berline Mk2

Sommet d'exception et de noblesse



Certaines voitures ont eu droit à plus de fées bienfaitantes que d'autres pour leur gestation. Avec cette 4 portes joufflue et dotée de moteurs exceptionnels, Jaguar atteint la perfection. Une perfection aux charmes définitivement ensorceleurs.

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

Lorsqu'elle apparaît à la veille des années 60, la Mk2 n'est pas une vraie nouveauté: elle dérive étroitement de la Mk1, en vente depuis 1955. Mais elle s'est subtilement modernisée: surface vitrée latérale agrandie avec des encadrements plus fins, voie arrière élargie au profit de la tenue de route et, surtout, quatre freins à disques en lieu et place des tambours. Un raffinement inédit sur une ber-

line à l'époque! Sous le capot, les merveilleux 6 cylindres maison, nés avec les coupés et cabriolets XK, au lendemain de la guerre. Avec leur double arbre à cames en tête, ils apparaissent d'un modernisme surprenant. Et d'un niveau de performances qui va enthousiasmer les plus exigeants...

Cette Jaguar est la première 4 portes sportive des temps "modernes". Pendant longtemps, aucune autre berline

ne va afficher de telles performances, et un tel tempérament. Surtout dans sa version de pointe, comme ici, dotée de la plus forte cylindrée alors proposée: 3.8 l.

Moins de 30s au 1 000 D.A.

Les 223 ch s'expriment avec fougue et onctuosité, dans des résonances mâles des plus gratifiantes. Et les performances ébouriffent: un 1 000 m départ arrêté abattu en 29,8 secondes,

c'était stupéfiant. Et unique sur une berline! Cette sportivité vous enthousiasme? C'est normal. Mais elle souffre quelques entorses. A commencer par cette satanée boîte de vitesses maison, livrée de série, avec première non synchronisée et fonctionnement rugueux. Pour essayer de vous amadouer, elle offre un overdrive électrique. Mais rien à faire: son maniement reste l'un des plus désagréables sur une voiture rapide d'après-guerre.

Et puis, il y a la direction: assistée en option (mais peu de Mk2 en furent dotées), elle est assez floue. Et sans assistance, sa dureté reflète bien le poids de la bête: 1 485 kg, une véritable enclume à l'époque!



1959

Cette année-là...



AFP

➤ Riche, la chanson française ! Edith Piaf chante l'amour avec "Milord", Jacques Brel supplie sa dulcinée avec "Ne me quitte pas", Sacha Distel choisit la légèreté avec "Scoubidou", Bourvil, toujours tendre et plein d'humour, fait sourire avec "Salade de fruit". Bourvil que l'on retrouve, cette même année, dans le film "Le Bossu", qui deviendra un très, très grand classique.



La planche de bord est un monument à la gloire de la sportivité et de l'élégance. Toute de bois habillée, elle aligne une armada de compteurs au graphisme racé.



Des rondeurs aussi sur la poupe et une personnalité unique : bien que très belle, cette Jaguar n'a jamais été plagiée. Pour les bagages, les 385 dm³ sont accueillants.



Pièce de choix sous le capot : le fameux 6 cylindres à double arbre à cames en tête, né en 1948 pour la compétition et inauguré en série par les découvrables XK 120.



Avec ses 4,59 m, soit la taille d'une Toyota Prius actuelle, la Mk2 offre un concentré de bon goût automobile. Les formes sont rondes mais sans aucune mollesse. Les jantes à rayons et serrage central suscitent l'admiration.

Enfin, en conduite rapide, l'es-sieu arrière rigide soutenu par de basiques ressorts à lames va égratigner les élans sur route sinueuse. Restez indulgent : la bête est née avant les années 60 ! A bord, vous pouvez passer des heures à vous extasier. Les boi-series épaisses avec marquete-ries de surface emplissent de ravissement, vite renforcé par le style général du mobilier in-térieur, le cuir particulièrement

beau et souple, jusqu'aux mo-quettes duveteuses. En dépit du nombre d'exem-plaires produits, et conservés, cette 3.8 l reste la plus recher-chée. Logique : elle surclasse les 2.4 et 3.4 en puissance. Ses prix peuvent paraître éle-vés pour une berline, toujours moins cotée qu'un coupé ou cabriolet. Mais elle offre un concentré unique. Et infiniment délectable...

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



En vente actuellement

J'ADHÈRE & J'EN PROFITE

Grâce au club Auto Plus...

- + JE CHOISIS DES ENTRÉES GRATUITES à mes salons préférés
- + JE ME DÉFENDS grâce aux conseils d'une AVOCATE SPÉCIALISÉE SOUS 24 H
- + J'ACCÈDE au GUIDE ANTI-PV 2026
- + JE FAIS MON ENTRETIEN chez **idGarages.com**, partenaire exclusif
- + JE FAIS MON CONTÔLE TECHNIQUE chez **DEKRA**  NORISKO, partenaire exclusif

ET EN PLUS, EN CADEAU :
Le hors-série VOYAGE EN FRANCE,
28 escales comme un tour du monde,
(192 pages, valeur 15.90€)

SEULEMENT 3€25/mois*

* Dans la limite des stocks disponibles

ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé), ou en renvoyant le bulletin ci-dessous,
OU SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS

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 #1736032

Dater et signer obligatoirement

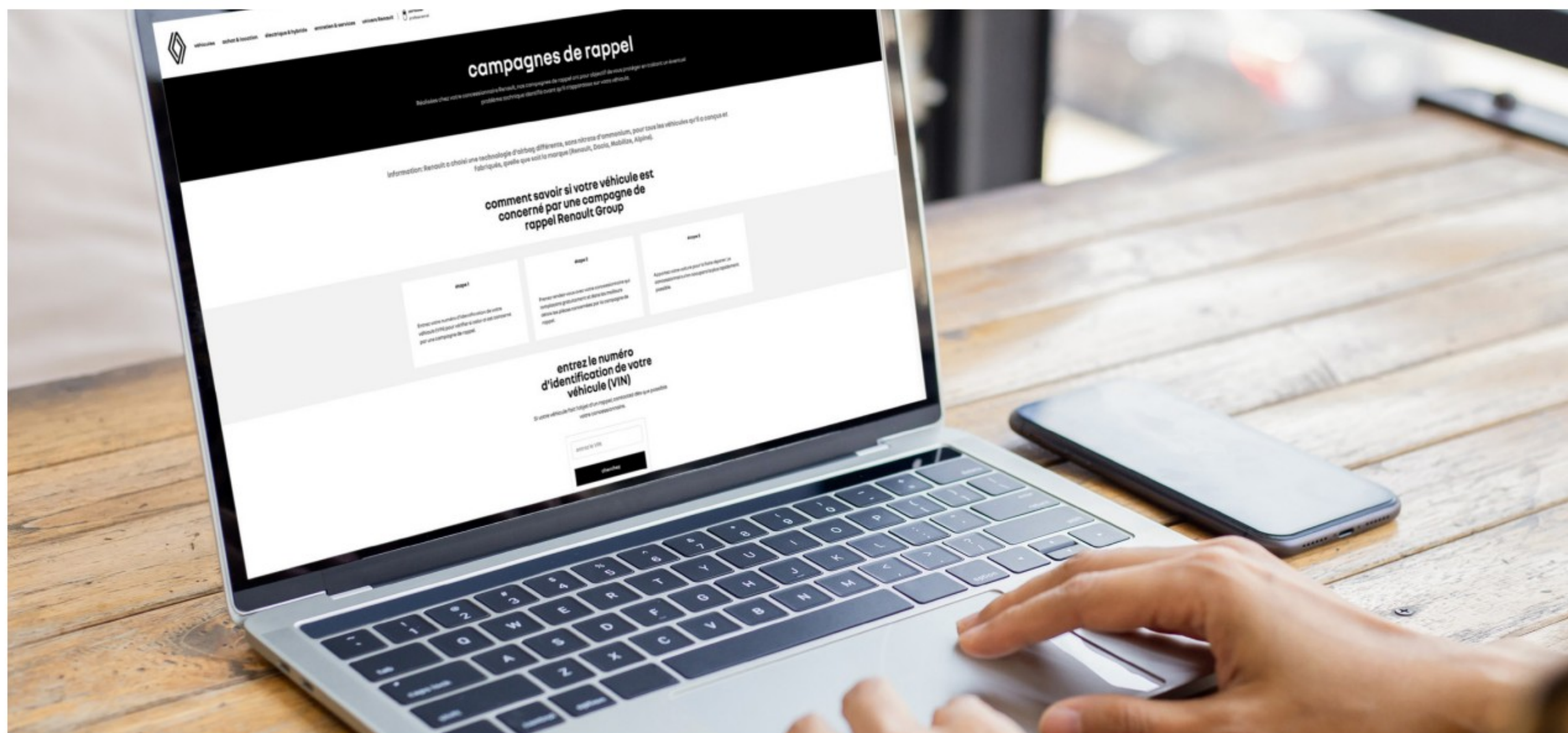
À :

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 + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 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 dpt@eraworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr>





SHUTTERSTOCK

Rappel constructeur

Comment savoir si votre voiture est concernée ?



Beaucoup d'automobilistes se demandent si leur auto ne cache pas un grave problème. Cette info est désormais disponible librement. Et grâce à de nouvelles mesures, plus aucun véhicule ne devrait passer entre les mailles du filet.

► **Texte :** Antoine Jacquot

Airbags défectueux, risque d'incendie, problème de freinage ou défaut moteur : chaque année, des milliers de véhicules font l'objet d'un rappel constructeur. Pourtant, de nombreux automobilistes ignorent encore que leur voiture est concernée. Les marques sont bien tenues d'informer les propriétaires. Mais en cas de déménagement ou de revente, certains véhicules

échappent encore aux campagnes de rappel. Pour lever le doute, munissez-vous du VIN (numéro de série à 17 caractères) figurant à la rubrique E de la carte grise et à la base du pare-brise, et connectez-vous sur le site de votre constructeur. Celui-ci a l'obligation de proposer un outil permettant de vérifier instantanément, à partir du VIN, si un rappel est en cours sur un véhicule donné (exemple : renault.fr/rappel-renault).

1. Rappel.conso.gouv.fr/?utm_source=chatgpt.com 2. Service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs.

html?utm_source=chatgpt.com). Il est également possible de consulter les informations publiées sur le portail gouvernemental Rappel Conso⁽¹⁾, qui recense les principales alertes de sécurité relatives aux produits et certains véhicules.

Et depuis le 1^{er} janvier, les choses ont évolué. L'article R.321-28 du code de la route impose désormais aux constructeurs de transmettre les données des véhicules concernés par les rappels sécuritaires à l'Organisme Technique Central (UTAC-OTC), afin qu'il les partage avec le SSMVM⁽²⁾ et les réseaux de contrôle technique. Ces derniers ont ainsi la mission d'informer les propriétaires des problèmes les plus graves. Une avancée notable en matière de sécurité routière. ■

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

Utilitaires d'occasion

Les bons choix à moins de 10 000 €



S'ils restent toujours aussi efficaces lorsqu'il faut transporter des charges lourdes et encombrantes, les utilitaires ont appris les bonnes manières pour séduire le plus grand nombre. De quoi intéresser les particuliers en quête d'un véhicule pour les loisirs et les tâches plus ingrates.

► **Texte :** Pierre-Louis Champeaux



PHILIPPETISSIER/PILOU

Ce qu'il faut savoir avant d'acheter

► Le certificat d'immatriculation (carte grise)

L'appellation "utilitaire léger" désigne les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes en charge (PTAC, case F.2). Ils portent la mention N1 (M1 pour une voiture) en case J (catégorie du véhicule), CTTE (camionnette) en case J.1 (genre national) et, par exemple, FOURGON en case J.3 (carrosserie) sur le certificat d'immatriculation, plus communément appelé carte grise. Bon à savoir : les voitures de société en 2 places font donc partie de cette catégorie.

A l'inverse, la catégorie ne concerne pas les véhicules destinés au transport de personnes, ce qui exclut les minibus.

Ce terme est généralement utilisé pour désigner les utilitaires aménagés en 8 ou 9 places, officiellement considérés comme des VP (véhicule particulier), donc des voitures classiques.

A noter, si vous envisagez de tracter une remorque avec un utilitaire, gardez en tête que la somme des PTAC ne devra pas excéder 3,5 tonnes pour les détenteurs d'un permis B.

► Le contrôle technique

Comme pour une voiture, l'examen se fait dans les 6 mois précédant le quatrième anniversaire, puis tous les deux ans. Il s'accompagne ici d'un contrôle complémentaire des émissions polluantes (CO pour les moteurs essence, opacité pour les diesels...), à réaliser entre les 11^e et 12^e mois suivant l'examen périodique.

Concernant la revente, la règle est également la même que pour les voitures : le dernier contrôle technique doit dater de moins de 6 mois, le jour de l'achat d'un véhicule de plus de 4 ans.

Les ludospaces

Prisés des artisans comme des grandes entreprises, ils séduisent autant dans les campagnes que dans les villes. Leur principal atout ? Un gabarit raisonnable (entre 4 et 4,50 m de long) qui facilite la conduite et leur permet de passer inaperçu dans la circulation. S'ils sont privés de banquette arrière pour offrir environ 3 m³ de chargement, ils peuvent parfois accueillir trois personnes au premier rang et ainsi accroître leur polyvalence...

Renault Kangoo



PHOTOS : MOBILE.DE

LE BON CHOIX un 1.5 dCi 75

■ Diesel ■ 5 CV ■ 75 ch ■ 6,3 l/100 km ■ 149 km/h ■ 4,21 m de long
■ Volume de chargement : 3,5 m³ ■ Charge utile : 650 kg

► Il sera probablement jaune, avec une porte latérale coulissante vitrée coté passager. Logique : c'est la configuration utilisée par La Poste, qui a usé nombre de Kangoo 2. Si l'état du siège conducteur laisse parfois à désirer (certains ont été remplacés), les kilométrages sont raisonnables, et l'engin encore prêt à rendre de fiers services à petit prix. Car l'utilitaire compact Renault reste une valeur sûre du segment, avec un bel espace intérieur et un confort très correct. Attention toutefois à la finition Générique dépourvue de porte coulissante et de vitres électriques. La Confort, elle, en bénéficie mais il faudra surveiller la liste des options pour profiter de la climatisation. Et l'ESP n'arrive qu'en juin 2014. A l'usage, le 1.5 dCi fait preuve d'une belle souplesse, et se montre plus solide depuis 2011 et l'arrivée des versions 75/90 en lieu et place des 70/85.

Vu un Confort de 2012 avec 163 000 km à **3 590 €**

Citroën Berlingo



PHOTOS : PHILIPPE TISSIER/PILOU

LE BON CHOIX un 1.6 e-HDi 90

■ Diesel ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 6,8 l/100 km ■ 153 km/h ■ 4,38 m de long
■ Volume de chargement : 2,75 m³ ■ Charge utile : 670 kg

► D'abord, retenez que le Berlingo 2 et son clone, le Peugeot Partner, offrent les mêmes (excellentes) prestations, proches de celles d'une voiture classique. Mais le Citroën se trouve plus facilement avec le 1.6 e-HDi 90. Équipé d'un bloc qui le seconde bien dans sa tâche, il boit peu et reste tonique même en charge. Surtout, il s'avère plus fiable que son grand frère de 110/115 ch et son remplaçant le BlueHDi 100/120. Autre atout, un intérieur vaste et à l'aménagement bien pensé. En Club, deuxième niveau de finition, la clim est de série, comme les protections en plastique dans la cellule, tandis que la banquette Multi-Flex (cabine Extensio) peut accueillir un troisième passager. Le dossier se rabat permettant de caser des objets de 2,7 m de long. Attention, la porte coulissante est en option, sauf sur la version rallongée L2.

Vu un Club de 2015 avec 133 000 km à **5 900 €**

Fiat Doblo Cargo



THOMAS ANTOINE/A CE-TEAM/FIAT

LE BON CHOIX un 1.6 Multijet 105

■ Diesel ■ 5 CV ■ 105 ch ■ 6,9 l/100 km ■ 163 km/h ■ 4,41 m de long
■ Volume de chargement : 3,3 m³ ■ Charge utile : 750 kg

► Logeable, pratique, le Doblo Cargo dispose de larges ouvertures et d'un seuil bas facilitant le chargement. Il s'affiche à des tarifs inférieurs à ceux de ses rivaux français, y compris avec la riche dotation de cette version Pack Professionnel, très répandue. Au menu, clim, radar de recul, Bluetooth et régulateur de vitesse. Le tout avec une présentation soignée (pour un utilitaire !), des boucliers et des rétros peints. Toutefois, le confort apparaît rustique, avec une insonorisation légère et un amortissement peu prévenant, surtout à vide. Et si la présentation est plutôt moderne, les plastiques brillants sont peu flatteurs. Bilan sans bémol pour son solide 1.6 diesel de 105 ch, alerte sans être gourmand. Existe en 3 places, mais aussi en versions surélevée et/ou rallongée, ainsi que sous la marque Opel (Combo D).

Vu un Pack Professionnel de 2017 avec 113 000 km à **7 990 €**

Les camionnettes

D'un gabarit supérieur à celui d'un grand SUV, ces "petits" fourgons frisent les 5 m de long en version standard (L1H1). En carrosserie tôle (sans fenêtre arrière), deux longueurs et deux à trois hauteurs sont proposées, afin de profiter d'un volume de chargement accru (5 à 8 m³ environ). Côté hauteur, justement, mieux vaut être vigilant : certains modèles dépassent 2 m dès la configuration de base. Ce qui complique l'accès aux parkings et garages....

Renault Trafic



NICOLAS SOLER

LE BON CHOIX un 2.0 dCi 115

■ Diesel ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 7,9 l/100 km ■ 160 km/h ■ 4,79 m de long

■ Volume de chargement : 5 m³ ■ Charge utile : 1 000 à 1 200 kg

➤ Vendu par Nissan (Primastar) et par Opel (Vivaro), le Trafic 2 est l'un des fourgons les plus abordables de sa génération. Mais la fiabilité des premiers modèles pose problème. Le bilan est nettement plus rassurant depuis fin 2006 et l'arrivée des 2.0 dCi. Un peu juste en 90 ch, et parfois associé à la chiche finition Générique, il est bien plus à son aise en 115 ch. Une déclinaison disponible en Confort (vitres électriques, verrouillage centralisé, radio) et Grand Confort, qui a droit à la clim, à un ordinateur de bord et à une zone de chargement mieux protégée (cloison, protection plastique à mi-hauteur). On le trouve également en L2H2 (8,3 m³ de chargement et 1 200 kg de charge utile). Mais dans cette version, il mesure alors 5,19 m de long, et 2,47 m de haut... Un format qui le rapproche d'un grand fourgon de type Renault Master.

Vu un L1H1 Grand Confort de 2013 avec 172 000 km à **5 990 €**

Peugeot Expert



PHILIPPE TISSIER / PILOU

LE BON CHOIX un 2.0 HDi 125

■ Diesel ■ 8 CV ■ 125 ch ■ 8,5 l/100 km ■ 170 km/h ■ 4,81 m de long

■ Volume de chargement : 4,71 m³ ■ Charge utile : 1 008 à 1 212 kg

➤ Jumpy chez Citroën, Scudo chez Fiat ou encore Proace chez Toyota, il s'agit du même utilitaire, que Peugeot vend en minibus sous l'appellation Tepee. En Fourgon, l'Expert se décline en 227 et 229 (charge utile de 1 000 et 1 200 kg), la seconde étant proposée en court, long et long surélevé. En court, il offre déjà un beau volume de chargement tout en conservant une longueur raisonnable. Au volant, le 2.0 HDi 125 fait preuve d'un réel tonus, quitte à se montrer parfois bruyant. La commande de boîte caoutchouteuse et la direction lourde tempèrent toutefois l'enthousiasme, d'autant que les suspensions trépident à vide. On apprécie davantage l'ergonomie et la dotation correcte dès qu'on quitte l'entrée de gamme Confort, avec clim manuelle, radio CD et cloison de séparation tôle (hélas sans trappe).

Vu un 229 Pack CD Clim de 2015 avec 147 000 km à **7 990 €**

Ford Transit Custom



FORD

LE BON CHOIX un 2.0 TDCi 130

■ Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 9 l/100 km ■ 165 km/h ■ 4,98 m de long

■ Volume de chargement : 6,03 m³ ■ Charge utile : 865 à 1 080 kg

➤ Apparue en 2012, l'appellation Transit Custom désigne les petits fourgons de la gamme, intercalés entre les Transit Connect et les Transit "tout court". En version L1H1, le Ford affiche déjà un volume record pour la catégorie : plus de 6 m³ selon notre labo ! Pour mouvoir l'ensemble, mieux vaut zapper les moteurs de 100/105 ch. Dans tous les cas, vous devrez composer avec un solide appétit et des suspensions fermes à vide. Pour profiter d'un équipement complet (clim, régulateur de vitesse, Bluetooth, aide au stationnement AV/AR, ordinateur de bord et garnissage des panneaux latéraux de la caisse), il faudra se tourner vers la finition Trend, avec son bouclier avant ton carrosserie. Mais cette richesse complique encore l'ergonomie, plombée par le nombre élevé de boutons sur la console centrale et le volant.

Vu un 229 un L1H1 Trend de 2017 avec 138 000 km à **9 990 €**

Les grands fourgons

Ils représentent le sommet de la catégorie des utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes). Majoritairement vendus en configuration L2H2, c'est-à-dire (un peu) rallongés et rehaussés, ces fourgons en imposent : 5,50 m de long, plus de 2 m de large et 2,50 m de haut. Si les progrès en matière de facilité (et d'agrément !) de conduite sont évidents, ces véhicules requièrent toujours une peu d'habitude avant de pouvoir évoluer en ville sereinement.

Citroën Jumper



DR

LE BON CHOIX un 2.2 HDi 130

■ Diesel ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 10,2 l/100 km ■ 150 km/h ■ 5,42 m de long
■ Volume de chargement : 11,5 m³ ■ Charge utile : 1 375 kg

► Citroën Jumper, Fiat Ducato (avec des moteurs spécifiques) ou encore Peugeot Boxer, il s'agit du même fourgon. En L2H2, configuration la plus courante, la possibilité de faire entrer une palette par la porte latérale et le volume de chargement ont de quoi satisfaire les besoins les plus divers. La partie arrière a droit à un sol et des parois (jusqu'à mi-hauteur) protégés, la cabine possède également un plancher plastifié facile à nettoyer. Un peu juste en 100/110 ch, le 2.2 HDi est plus à son aise en 120 ch et plus. Apparu en 2012, le 130 ch offre un bon compromis. Il faudra simplement s'assurer que les injecteurs ont bien été remplacés lors du rappel de 2015. A défaut, des soucis de démarrage et de calages intempestifs sont à craindre. En Club, la cloison tôlée, les rétros électriques dégivrants et la climatisation sont livrés de série.

Vu un L2H2 Club de 2013 avec 138 000 km à **7 000 €**

Renault Master



PHOTOS : NICOLAS SOLER

LE BON CHOIX un 2.3 dCi 145

■ Diesel ■ 8 CV ■ 145 ch ■ 9,6 l/100 km ■ 152 km/h ■ 5,55 m de long
■ Volume de chargement : 10,8 m³ ■ Charge utile : 1 570 kg

► Avant tout, sachez qu'on retrouve ce modèle très répandu chez Opel (Movano) et chez Nissan (NV400), avec un avant et des feux modifiés. Sous le capot, le 2.3 dCi a connu des soucis de pompe à huile jusqu'en 2016. Et en version simple turbo (130 ch et moins), il manque de souffle. Le dCi biturbo de 145 ch apparu mi-2016 rassure davantage. Il se révèle bien insonorisé et offre de bonnes performances même en charge. Dans tous les cas, la cabine séduit par ses aspects pratiques : tablette sur la planche de bord, bacs de rangement (sous les sièges, sur et sous la console centrale) et banquette deux places avec dossier rabattable. Des équipements dont bénéficie la finition Grand Confort, qui profite par ailleurs de la climatisation, d'un régulateur de vitesse et d'une cloison tôlée séparant la cabine de la zone de chargement.

Vu un F3500 L2H2 Grand Confort de 2017 avec 109 000 km à **9 990 €**

Les points clés à vérifier

L'entretien S'agissant de véhicules souvent utilisés par des professionnels, les utilitaires peuvent avoir souffert. Mieux vaut privilégier une première main avec un carnet d'entretien à jour plutôt qu'une cinquième main au suivi maison. En tant qu'outil de travail, certains ont été bichonnés par des artisans qui ne peuvent se permettre de tomber en panne. A l'inverse, les fourgons de livraison "express", malmenés par des conducteurs pressés, sont à fuir. La périodicité d'entretien des utilitaires légers est souvent plus espacée, allant jusqu'à 2 ans (et 30 000 à 40 000 km). Si vous n'êtes pas un gros rouleur, focalisez-

vous sur les préconisations en année et non en kilométrage.

La mécanique Outre les vérifications classiques (fumées, fuites, à-coups...) soyez attentifs à l'embrayage (broutage au démarrage, patinage à l'accélération), très sollicité par les courts trajets et les fortes charges. Et pour en savoir plus sur l'utilisation passée, regardez le siège conducteur, révélateur de la fréquence des montées/descentes dans le véhicule. A noter : l'usage plus sévère imposé à un utilitaire implique une longévité des pièces inférieure à celle d'une voiture, d'où un barème de prise en charge plus strict en cas

de litige avec le constructeur. Une vétusté peut ainsi être appliquée dès 4 ans, tandis que la durée de vie de certains éléments (liaisons au sol : amortisseurs, roulements, etc.) pourra être réduite.

La carrosserie Contrôlez les portes arrière, tout particulièrement les charnières, ainsi que le seuil, souvent fatigués. Jetez également un œil à la zone de chargement : présence et état des protections, traces de choc sur les panneaux de carrosserie ou de tentative de vol. Des serrures additionnelles peuvent être présentes : un bon point, si la pose n'est pas consécutive à une tentative de vol (portes percées et/ou tordues...).



Une Toyota Yaris IV (2020-...) à moins de 22 000 €



Très agréable à vivre et sobre en ville dans sa version hybride, la Toyota Yaris quatrième du nom fait partie des citadines incontournables. Sa très grande diffusion et sa fiabilité irréprochable en font une occasion très tentante.

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

La quatrième génération de Yaris fait partie des citadines stars du segment depuis maintenant six ans. Sa fabrication en France dans les usines d'Onnaing (59) n'est pas la seule raison de son succès en neuf. Sa fiabilité, fidèle à la réputation maison, permet de jeter son dévolu sur une seconde main, où l'offre est abondante, avec une tranquillité d'esprit que les autres constructeurs peuvent lui envier ! Mis à part certains assemblages de la carrosserie parfois approximatifs et quelques légers soucis très isolés, difficile de lui reprocher grand-chose !

Alors que la plupart de ses rivales ne cessent de grandir, la Yaris conserve une longueur de 3,94 m, bien pratique pour se garer dans un trou de souris. Cela ne l'empêche pourtant pas de proposer une habitabilité arrière très convenable et suffisante pour deux adultes. Le coffre de 295 dm³ manque un peu d'espace, mais le double plancher livré de série sur toutes les finitions favorise la modularité. La planche de bord adopte un style torturé et les plastiques sont encore en deçà des références, mais leur bonne tenue dans le temps rassure. L'interface reste un peu confuse. On

note toutefois quelques progrès lors de la mise à jour de 2024, qui offre des écrans plus grands et des compteurs numériques (7" sur Dynamic et 12,3" sur les autres).

La manière douce

Ses dimensions raisonnables et ses commandes agréables s'apprécient en utilisation urbaine, d'autant plus que son ensemble hybride, qui constitue 75% des annonces, y brille par son incomparable douceur. En outre, les nombreuses phases électriques très présentes à basse vitesse participent à son appétit d'oiseau. Le confort un

peu rude sur les dos-d'âne et une mauvaise visibilité de trois quarts arrière constituent les seuls bémols en ville.

En revanche, le bilan se ternit davantage sur route, malgré un comportement sûr. Le manque de ressenti dans la direction pénalise le plaisir de conduite, alors que l'amortissement trépidant exagérément sur les saignées. En outre, l'insonorisation apparaît légère quand la transmission de type CVT fait brailler le moteur à haut régime (dès que l'on sollicite un tant soit peu l'accélérateur). Cela reste l'unique talon d'Achille de l'hybride de 116 ch parfaitement adapté à la Yaris. Aussi rare que dispendieuse, la déclinaison de 130 ch se distingue surtout par son appétit légèrement supérieur. Les versions thermiques à boîte manuelle, plus accessibles, n'offrent, elles, pas le même agrément. ■

La Yaris s'est offert une petite mise à jour en 2024, sans impact sur le design extérieur. La connectivité évolue et le GPS est de série dès la finition Design.



La longueur aux jambes est correcte à l'arrière, mais le dossier est très raide et l'ouverture étreinte des portes pénalise l'accès à bord et l'installation d'un siège bébé. Le coffre, assez réduit, est également peu accessible.



Quelle finition ?

La Dynamic reste chiche, même si l'hybride ajoute un accès/démarrage sans clé et une clim auto. La Dynamic Business comprend les antibrouillards et le GPS. Déjà assez complète, la Design propose un intéressant pack Confort optionnel sur hybride : avertisseur d'angles morts et de circulation AR, rétros ext. rabattables électr. et radars AV/AR. L'Iconic et la Design se distinguent par leur présentation, avec une sellerie en cuir sur la première.

Dotation de série

Dynamic : ABS, airbags (7), ESP, AFIL actif, alerte anti-collision, banquette 60/40, caméra de recul, clim manuelle, écran 7" + connectivité smartphone, feux de route auto., jantes 15", lecture des panneaux, phares et essuie-glaces auto.,

régulateur adaptatif, vitres AV électriques. **Design :** accès et démarrage sans clé, antibrouillards, clim auto., combiné avec écran 4,2", écran tactile 8", phares full led, jantes alu 16", rétro jour/nuit auto., vitres AR électriques, vitres et lunette

arrière surteintées. **Iconic/Collection :** affichage tête haute 10", avertisseur d'angles morts, clim bizona, écran 9" + GPS + 6 HP, rétros rabattables électr., sièges AV chauffants et réglables en hauteur.

Quel moteur ?

NOS MESURES	Essence		Hybride	
	1.0 VVT-i - 70 ch	1.5 VVT-i - 120 ch	1.5 Hybride - 116 ch	1.5 Hybride - 130 ch
Vitesse maxi	151 km/h	180 km/h	173 km/h	173 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	37s	31s	33s1	32s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	18s1/27s/-	8s7/12s4/18s2	7s6 (en D)	7s (en D)
Consommation moyenne	6,3 l/100 km	5,8 l/100 km	4,8 l/100 km	5,3 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	5,9 / 6,6 / 6,5 l/100 km	5,4 / 5,8 / 6,2 l/100 km	4,9 / 5,5 / 4,1 l/100 km	5,2 / 6 / 4,7 l/100 km
Autonomie moyenne	666 km	724 km	750 km	679 km
Poids	1 003 kg	1 056 kg	1 162 kg	1 185 kg
Moteur essence	3 cylindres, 998 cm ³	3 cylindres, 1 490 cm ³	3 cylindres, 1 490 cm ³ (92 ch)	3 cylindres, 1 490 cm ³ (92 ch)
Hybridation	Non	Non	1 moteur électrique 80 ch	1 moteur électrique 83 ch
Puissance maxi	70 ch à 6 000 tr/min	120 ch à 6 600 tr/min	116 ch à 5 500 tr/min	130 ch à 5 500 tr/min
Couple maxi	93 Nm à 4 400 tr/min	153 Nm à 4 800 tr/min	141 Nm	185 Nm
CO ₂ /Pastille Crit'Air	127 g/km / 1	122 g/km / 1	94 g/km / 1	96 g/km / 1
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport

La Yaris propose deux blocs essence (avec une boîte manuelle) jusqu'au restylage de 2024 et deux hybrides. **1.0 VVT-i 70 :** suffisant en ville, ce trois cylindres d'entrée de gamme avoue vite ses limites sur route où ses relances sont trop timides. Assez confidentiel, il reste accessible : 11 000 € avec 80 000 km et 14 000 € avec 30 000 km. **1.5 VVT-i 120 :** ce 1.5 de 120 ch donne des ailes et un caractère pétillant à la Yaris. La boîte à six rapports abaisse le niveau sonore et les consommations,

notamment sur autoroute. Comptez à partir de 13 500 € avec 80 000 km et 15 000 € avec 30 000 km. **1.5 Hybride 116 :** le système hybride Toyota se distingue toujours par sa douceur et des redémarrages très discrets du trois cylindres, après les évolutions en électrique. Plus bruyant une fois sollicité et doté de performances suffisantes mais pas ébouriffantes, cet ensemble favorise une conduite apaisée. Il se montre alors très agréable et très sobre, surtout en ville. Composant la majorité des

annonces, il s'affiche autour de 16 000 € avec 80 000 km et à 19 000 € avec 30 000 km. Comptez environ 1 000 € de plus pour un modèle restylé. **1.5 Hybride 130 :** arrivée au restylage de 2024, cette déclinaison hybride offre 15 ch supplémentaires, mais les performances évoluent peu et les consommations grimpent sensiblement. Très rare à ce niveau de prix, elle réclame 21 000 € avec 80 000 km. Et nous n'avons trouvé qu'un seul modèle avec 30 000 km rentrant dans le budget.

A surveiller

Batterie 12 V. Sur les versions hybrides, cette batterie de servitude sert à réveiller les calculateurs, verrouiller les relais haute tension et alimenter les modules de bord. Si un module reste actif après coupure de contact, elle se décharge vite. Il peut arriver que son espérance de vie se limite à deux ou trois années si le véhicule roule peu. **Multimédia/GPS.** L'écran, le GPS ou la réplique du smartphone peuvent se figer ou fonctionner de manière intermittente. Une mise à jour corrige souvent les choses, mais

un contrôle du module central est parfois nécessaire. **Système hybride.** Celui-ci peut se mettre en défaut, dans de très rares cas. Cela dépend de la batterie haute tension, de l'inverseur, du convertisseur, des calculateurs hybrides, des relais de puissance et de l'alimentation 12 V qui autorise l'initialisation. Une tension trop basse, un calculateur qui ne valide pas l'état du système ou un défaut de la chaîne de traction peut empêcher le déplacement ou couper la motricité.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Une Yaris 1.5 Hybride 116 Design restylée

L'incontournable hybride de 116 ch permet de profiter pleinement des qualités de la Yaris, avec une finition Design qui n'oublie rien. En cherchant bien, un bel exemplaire de 2024 se trouve à moins de 20 000 € avec 30 000 km.

Ford C-Max diesel (2003-2010)

Dans une catégorie où primaient alors l'espace, le confort et la modularité, le premier C-Max a pris ses rivaux à contre-courant en soignant ses prestations dynamiques. Avec le recul, on aurait préféré que Ford privilégie la fiabilité !

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

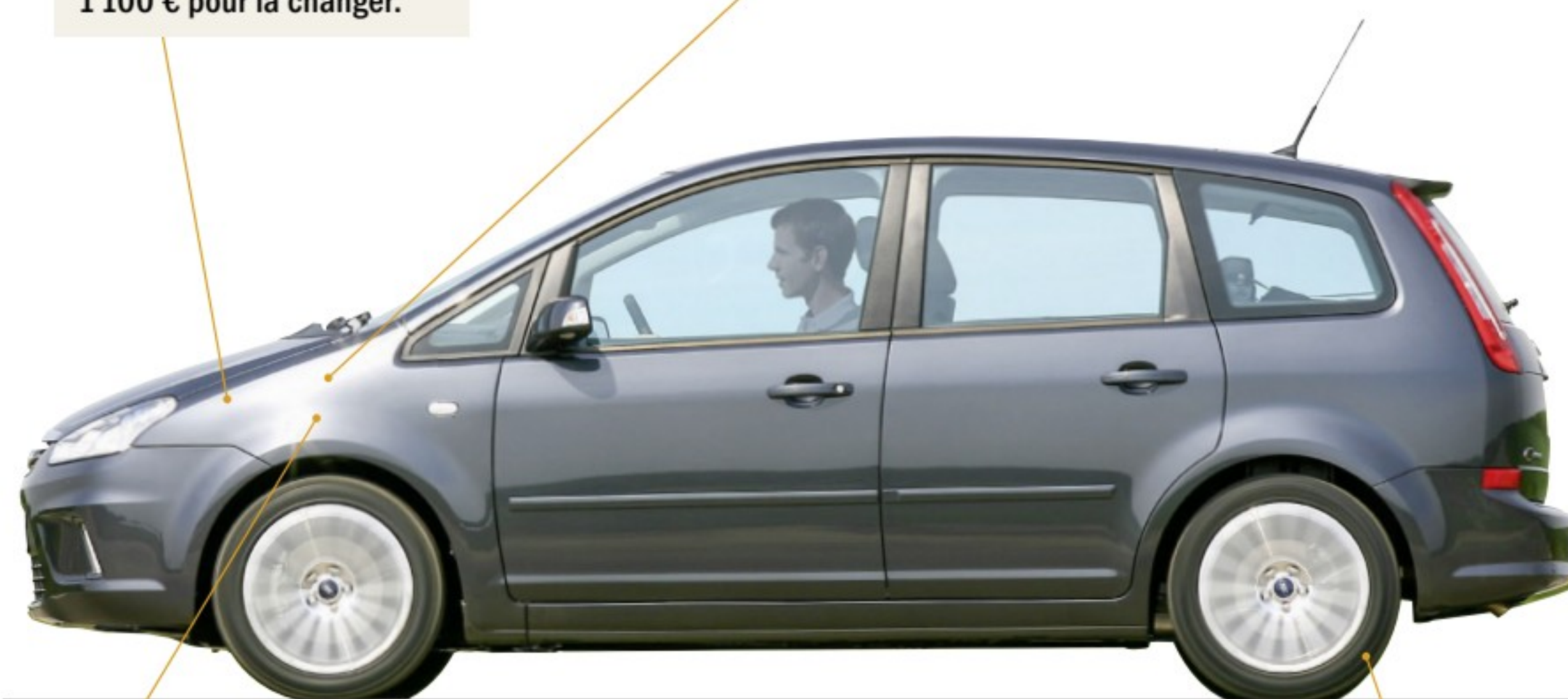


Vanne EGR

Sur les autos faisant fréquemment des parcours de moins de 20 km, elle s'encrasse assez rapidement. Comptez 1 100 € pour la changer.

Turbo

Il est assez fragile sur les 2.0 TDCi 136 et, surtout, le 1.6 de 110 ch. Certains propriétaires ont dû le faire remplacer dès 50 000 km. Guettez l'apparition de sifflements.



Volant moteur

Quelle que soit la motorisation, surtout sur les 1.8, c'est une des faiblesses les plus fréquentes de ce monospace et elle survient dès 60 000 km. Comptez 1 400 € pour le remplacer et 1 000 € de plus pour l'embrayage.

Pneumatiques

Les réglages incisifs des trains sont assez cruels pour les gommages. Comptez, en moyenne, un remplacement tous les 20 000 à 25 000 km à l'avant et entre 30 000 et 40 000 km à l'arrière.

Les dates clés

2003. La version de série est dévoilée au salon de Genève, en mars. Sa gamme de moteurs diesels TDCi se limite à un 1.6 de 110 ch et un 2.0 de 136 ch.

2005. En février, l'offre est complétée par un 1.6 de 90 ch et un 1.8 de 115 ch, plus coupleux (280 Nm contre 240) que le 1.6 TDCi 110, toujours en vente.

2006. Le salon de Bologne, en décembre, représente le 1^{er} bain de foule du C-Max restylé (projecteurs à pans plus inclinés, calandre surmontée d'une épaisse barre chromée...). La gamme de moteurs ne change pas.

2008. Les 1.6 TDCi 90 et 1.8 TDCi sont stoppés. A la place, on trouve désormais une version dégonflée à 110 ch du 2.0, couplé d'office à la boîte automatique PowerShift.

2010. La carrière de ce premier opus s'arrête en septembre.

Les principaux rappels

► Aucun rappel officiel d'ampleur n'a été organisé sur cette première génération de C-Max diesel.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Diesel 1.6 TDCi - 90 ch	2005/2008	6,2 l/100 km	▲ ● ▼	Plus fiable que son grand frère de 110 ch, ce diesel d'entrée de gamme est trop peu à l'aise sous ce capot. Mais si vous roulez généralement peu chargé, son faible prix en occasion en fait un choix plus que défendable.
Diesel 1.6 TDCi - 110 ch	2003/2010	4,5 l/100 km* (BVM) 7,1 l/100 km (BVA)	▲ ● ▼	Si ce n'est sa fiabilité pour le moins aléatoire, ce cœur de gamme, facile à trouver d'occasion a tout pour plaire. Sa cavalerie suffit, même lors de départs en vacances, et sa sobriété est l'un de ses points forts.
Diesel 2.0 TDCi - 110 ch	2008/2010	5,9 l/100 km*	▲ ● ▼	Lié d'office à la boîte automatique maison, ce "gros" moteur joue davantage la carte de la douceur et de l'agrément, que celui des performances. Son confort de conduite se paie malheureusement à la pompe.
Diesel 1.8 TDCi - 115 ch	2005/2008	5,3 l/100 km*	▲ ● ▼	Sur le papier, c'est sans doute le moteur qui se marie le mieux avec le C-Max : coupleux, souple... Hélas, c'est aussi le plus problématique de la gamme.
Diesel 2.0 TDCi - 136 ch	2003/2010	5,7 l/100 km	▲ ● ▼	Si sa puissance n'impressionne plus aujourd'hui, au début des années 2000, ce monospace avait des prétentions dynamiques, voire un peu sportives. Un régal à conduire mais une liste de problématiques bien trop longue.

Volvo XC60 diesel (2008-2017)

Moins ostentatoire et profitant d'un intérieur plus chaleureux que ses rivaux allemands, le premier XC60 n'a pas tardé à se faire une place sur le marché. Réputé fiable, il est prisé en occasion. Pas forcément à raison...

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



Hayon électrique

Certains propriétaires ont dû faire changer les vérins (1 000 €) à partir de 100 000 km. Autre cause de panne, le câblage peut se plier trop fortement au niveau de l'articulation du hayon. Comptez de 400 à 1 000 € pour le remettre en état.

Boîte automatique

Si elle commence à donner de légers à-coups, il est urgent de la vidanger (à titre préventif, cette intervention est recommandée tous les 5 ans/80 000 km). Si cela s'avère sans effet, il faut alors prévoir de le changer (3 500 €).



Filtre à particules

Il s'encrasse souvent rapidement, surtout sur les moteurs D5 les plus anciens. Dès 40 000 km, il peut être nécessaire de procéder à une régénération forcée (400 €). S'il doit être remplacé, la facture grimpera à 1 500 €.

Transmission intégrale

Assurée par un système Haldex qui peut s'obstruer avec le temps, elle génère des à-coups, des pertes de motricité voire refuse l'enclenchement des roues arrière. Ce qui rend nécessaire son renouvellement (6 000 €).

Les dates clés

2008. Le voile est levé en mars, lors du salon de Genève. La gamme des diesels se limite alors au 2.4 D 163 et au D5 185.

2009. Une version "basse consommation" 2.4 D DRIVE 175 rejoint la série, tandis que le D5 passe à 205 ch.

2010. En mars, le 2.4 D 163 est rebaptisé D3, tandis que le 2.4 D DRIVE laisse sa place au DRIVE "tout-court", fort de 163 ch et basé sur un 2.0.

2011. Pour fêter le printemps, le D5 passe de 205 à 215 ch.

2012. Le D3 163 est renommé D4 en avril, tandis que l'appellation D3 est désormais apposée sur une variante de 136 ch. Arrêt du DRIVE.

2013. Léger restylage en mars, lors du salon de Genève (antibrouillards avant verticaux, disparition de la partie orange dans les phares...). Seule évolution mécanique, le passage du D4 de 163 à 181 ch.

2015. En mars, le D3 passe à 150 ch, le D4 à 190 ch et le D5 à 220.

2017. La production s'arrête en juillet.

Les principaux rappels

► Soupape d'admission.

Les 2.0 fabriqués de 2013 à 2017 sont rappelés en 2019, afin de supprimer un risque de fuite à l'admission qui peut provoquer une surchauffe du collecteur.

► Ceintures de sécurité.

Le câble de fixation est vérifié et, si besoin, changé sur l'ensemble de la production.

MOTEUR	DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Diesel D3 - 136 ch D3 - 150 ch	2012/2015 2015/2017	5,3 l/100 km* 7,4 l/100 km	▲ ● ▼	Avec l'un comme avec l'autre, le XC60 se révèle à la limite de la sous-motorisation. Inutile d'envisager des dépassements sereins avec famille et bagages à bord. Tracter relève également de la mission impossible.
Diesel 2.4 D/DRIVE - 163 ch D3/D4 - 163 ch	08/10 - 10/12 10/12 - 12/13	8,1 à 8,8 l/100 km	▲ (2WD) ● (AWD)	Malgré sa cavalerie peu élevée, cette variante est sujette aux pertes de motricité du train avant. A choisir avec la transmission intégrale (AWD). La DRIVE fait payer ses promesses de sobriété par une nonchalance agaçante.
Diesel 2.4 D DRIVE - 175 ch	2009/2010	8,2 l/100 km	▲ ● ▼	DRIVE rimait avec appétit en baisse... sur le papier. Dans les faits, il faut batailler pour obtenir des reprises décentes, ce qui fait augmenter la consommation. Deux roues motrices, cette version met à mal son train avant.
Diesel D4 - 181/190 ch	2013/2015 - 2015/2017	6,9 à 8,8 l/100 km	▲ (2WD) ● (AWD)	Sans la transmission intégrale, ce Volvo est plus économe, mais sa conduite est moins sereine sur sol gras. Avec les 4 roues motrices, le risque de pannes augmente sensiblement.
Diesel D5 - 185 ch	2008/2009	9,8 à 10,3 l/100 km	▲ ● ▼	L'agrément de conduite surclasse la concurrence. Nerveux et confortable, ce SUV a tout de la parfaite familiale. En revanche, les visites chez le concessionnaire risquent de devenir plus fréquentes.
Diesel D5 - 205/215/220 ch	09/11 - 11/15 - 15/17	8,6 à 9,8 l/100 km	▲ ● ▼	A chaque hausse de puissance, ce bloc gagne en sobriété, en performances, en douceur de conduite et en fiabilité. Mais les tarifs vont, eux aussi, crescendo.

Changement de batterie

Attention aux pièges !



Une batterie en fin de vie peut empêcher votre véhicule de démarrer. La remplacer est une opération normalement accessible à tous, à condition de connaître certaines astuces qui vous éviteront bien des soucis.

► **Texte :** Christophe Conche – **Photos :** Benjamin Asket/Virage Agency



ALEXANDRE PAUMARD

Au fil du temps (4 à 6 ans) et des sollicitations, les premiers signes d'alerte apparaissent : démarrage lent, éclairage faible, voyant allumé, batterie qui gonfle ou perd de l'acide. Ce qui peut immobiliser le véhicule ou perturber ses systèmes électroniques. Et les voitures électriques ne sont pas épargnées : elles possèdent aussi une batterie 12 V de servitude, distincte de la celle de traction. Elle doit donc être contrôlée régulièrement et remplacée si nécessaire.

Quelle préparation effectuer ?



Trouvez son emplacement (sous le capot, dans le coffre, sous la banquette ou sous les pieds du passager avant) et repérez les bornes positive (rouge) et négative (noire). Photographiez les branchements.

Quels outils prévoir ?

Munissez-vous de gants, de lunettes de protection, de clés de 10 ou 13 mm avec rallonge (pour dévisser le support), d'une brosse métallique pour nettoyer les cosses, éventuellement de graisse anticorrosion et d'une batterie de maintien (pile de 9 V avec deux fils ou Power Bank externe 12 V), afin de préserver les mémoires électroniques.



Quelles sont les erreurs à éviter ?



- Débrancher la batterie sans alimentation de secours peut effacer les réglages de l'autoradio, des vitres électriques, de la fermeture centralisée ou de certains calculateurs importants gérant alimentation et allumage moteur, ABS, ESP et toutes les aides à la conduite (ADAS).
- Une inversion de polarité risque d'endommager les circuits électroniques ou les fusibles. Une batterie inadaptée (capacité insuffisante ou technologie incompatible avec le système stop/start) peut aussi détériorer l'alternateur.
- Enfin, coupez toujours le contact afin d'éviter tout risque de court-circuit.

Comment installer puis rebrancher la nouvelle batterie ?



- Avant son installation, vérifiez bien la tension de la batterie neuve puis, au besoin, rechargez-la complètement à l'aide d'un chargeur branché sur le secteur. Car les alternateurs de nos autos modernes brident souvent leur capacité à fournir du courant pour économiser un peu de carburant.
- Avant d'ôter les cosses, utilisez une batterie de maintien reliée aux bornes ou à la prise allume-

cigare. Attention : débranchez toujours la borne négative avant la borne positive.

- Remplacez la nouvelle batterie dans la même position que l'ancienne et fixez son support. Rebranchez d'abord la borne positive, puis la négative. Serrez les cosses + et - sans excès. Nettoyez-les si elles sont oxydées et appliquez, au besoin, une graisse diélectrique (prévention contre corrosion). Après la reconnexion, attendez au moins 3 minutes avant de remettre le contact, puis à nouveau 3 minutes avant de démarrer, afin de permettre aux différents calculateurs de se réinitialiser.

Comment préserver toutes les fonctionnalités ?



- Pour l'autoradio, vous aurez parfois besoin du code d'accès, souvent dans le carnet de maintenance sur une petite carte. Si nécessaire, réinitialisez les vitres électriques en les remontant complètement puis en maintenant le bouton quelques secondes. La fermeture centra-

lisée peut nécessiter plusieurs verrouillages successifs avec la télécommande.

- Les systèmes ABS et ESP retrouvent généralement leur fonctionnement après quelques kilomètres de roulage. Sur certains modèles, caméra de recul ou calculateur moteur peuvent aussi nécessiter une réinitialisation : mettez le contact et passez la marche arrière, afin de forcer sa recalibration. Les véhicules les plus récents exigent parfois une intervention avec un outil de diagnostic, que possèdent les ateliers de concessionnaires.

Que vérifier après le changement de batterie ?

Contrôlez le fonctionnement des phares, clignotants, vitres électriques, climatisation et système multimédia. Réglez l'horloge et les stations de radio si nécessaire, puis effectuez un trajet d'une trentaine de minutes, afin de charger correctement la batterie et de permettre au calculateur moteur (ECU) de retrouver ses paramètres. ■



Est-ce nécessaire de consulter un professionnel ?

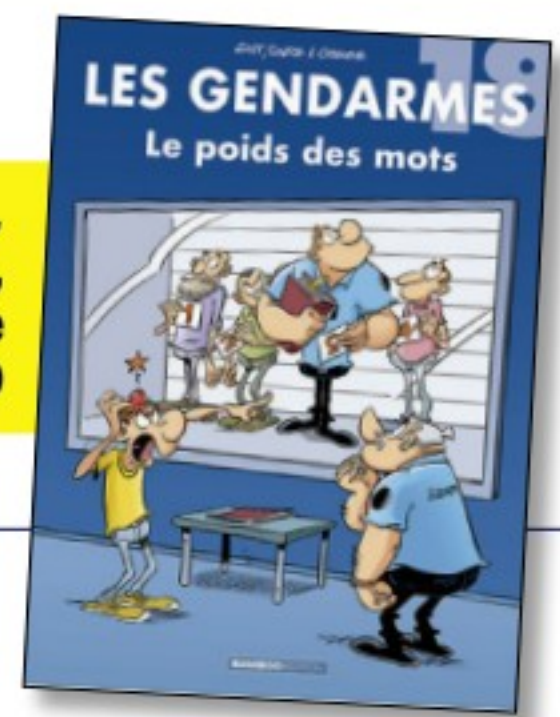
- Oui, si votre véhicule est équipé d'un système stop/start avec une batterie AGM ou d'une électronique sophistiquée comme sur certaines Audi, BMW, Mercedes. En effet, une reprogrammation via la prise OBD peut s'avérer nécessaire après le remplacement de la batterie.



FOTOLIA



Les Gendarmes,
tome 18,
disponible
au rayon BD



- Manifestement...

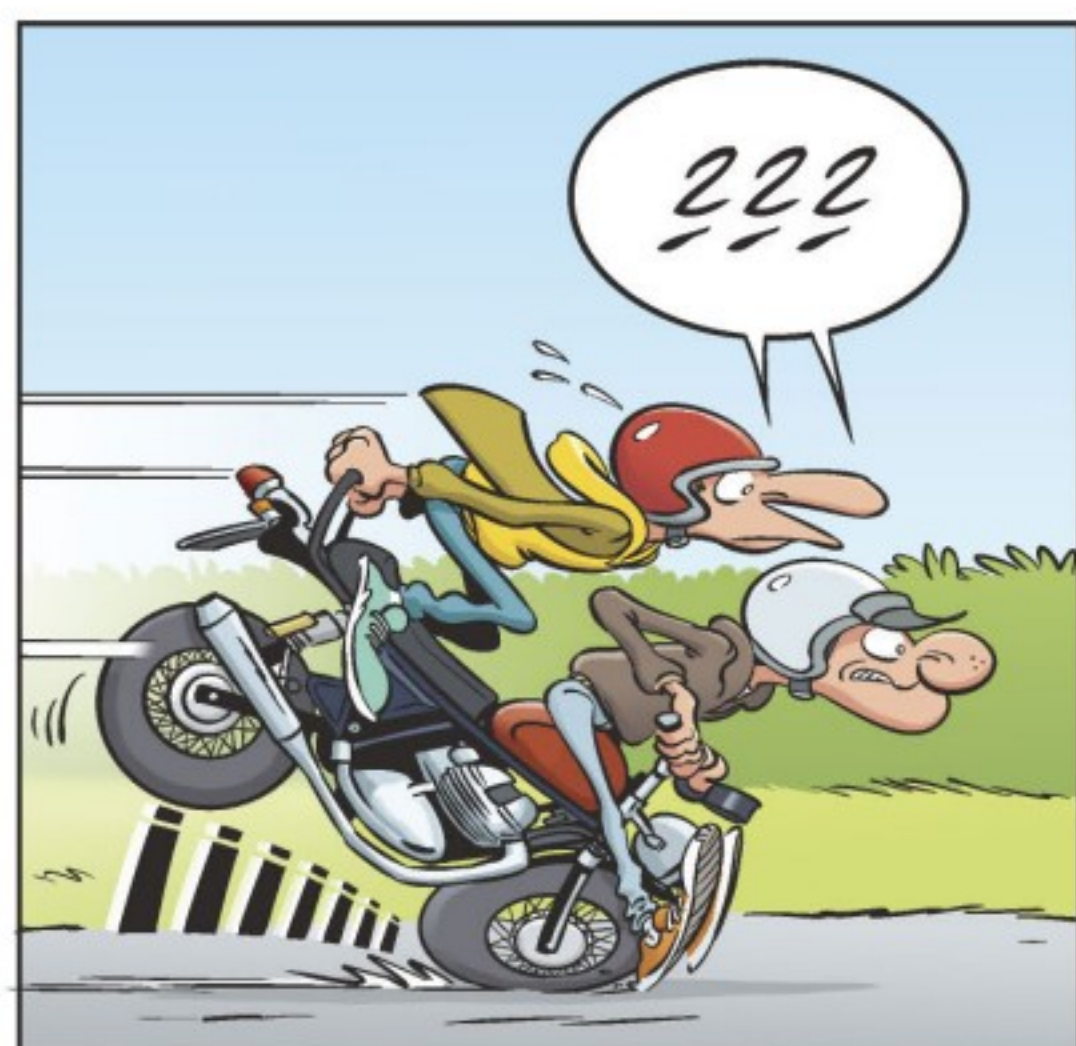
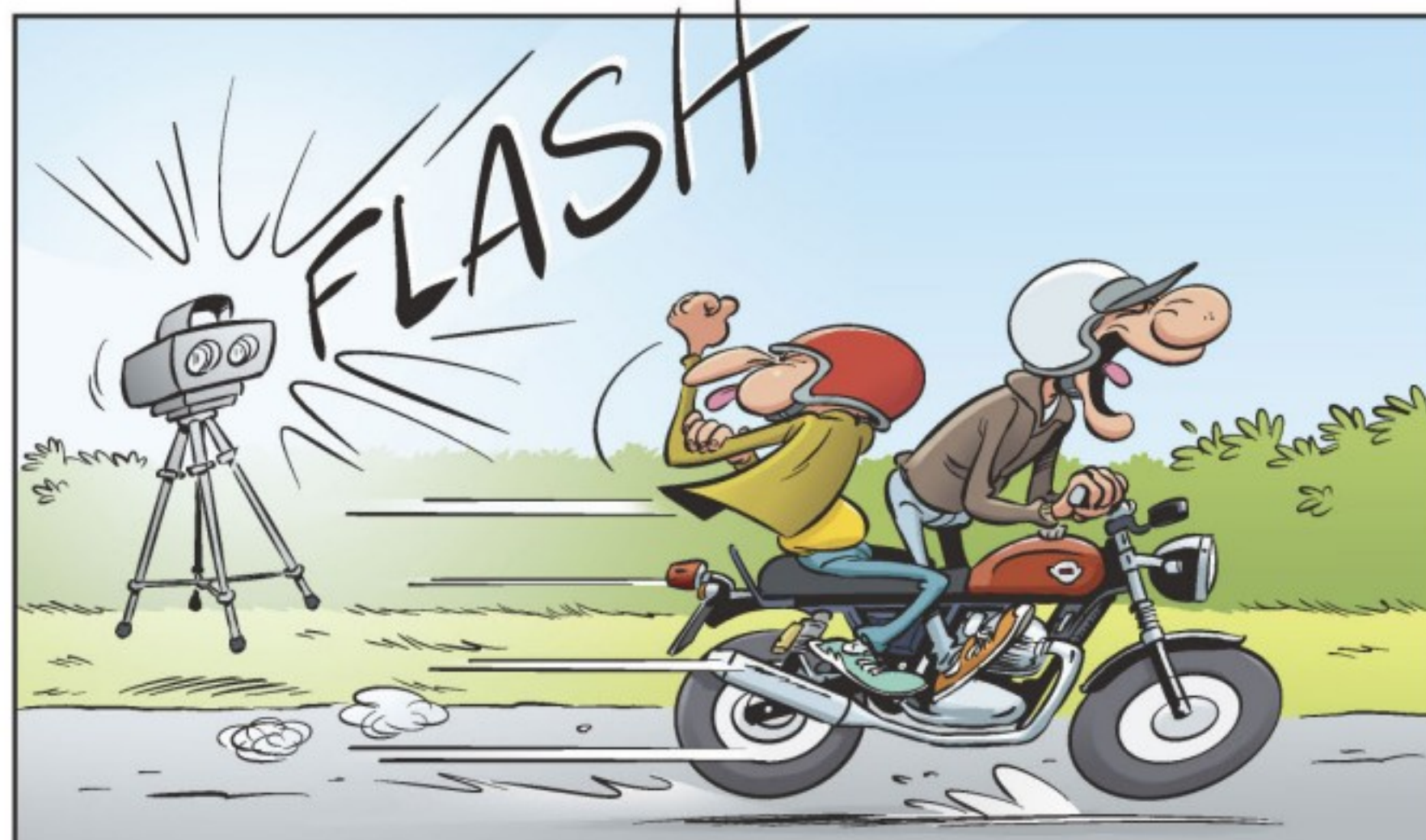
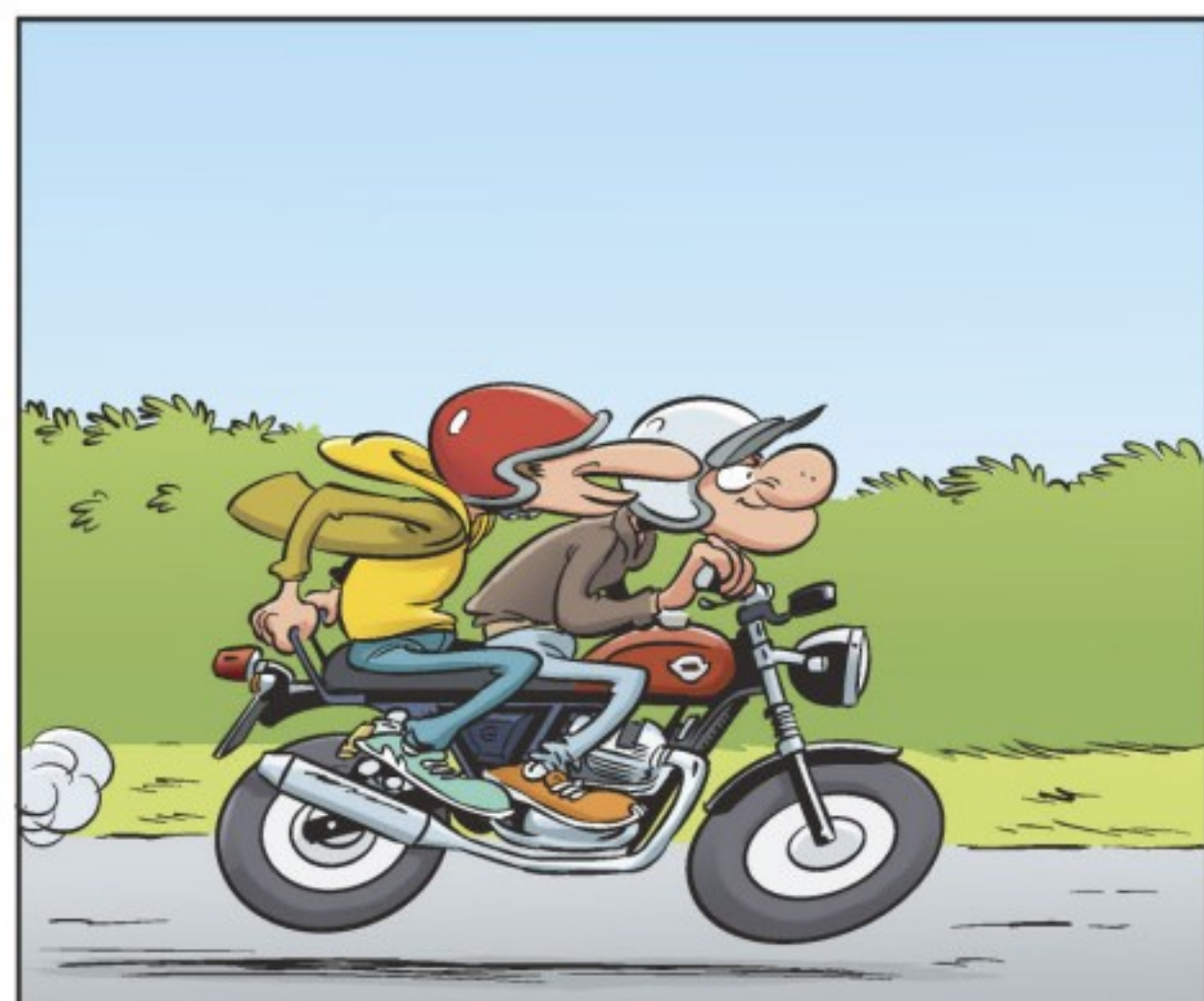
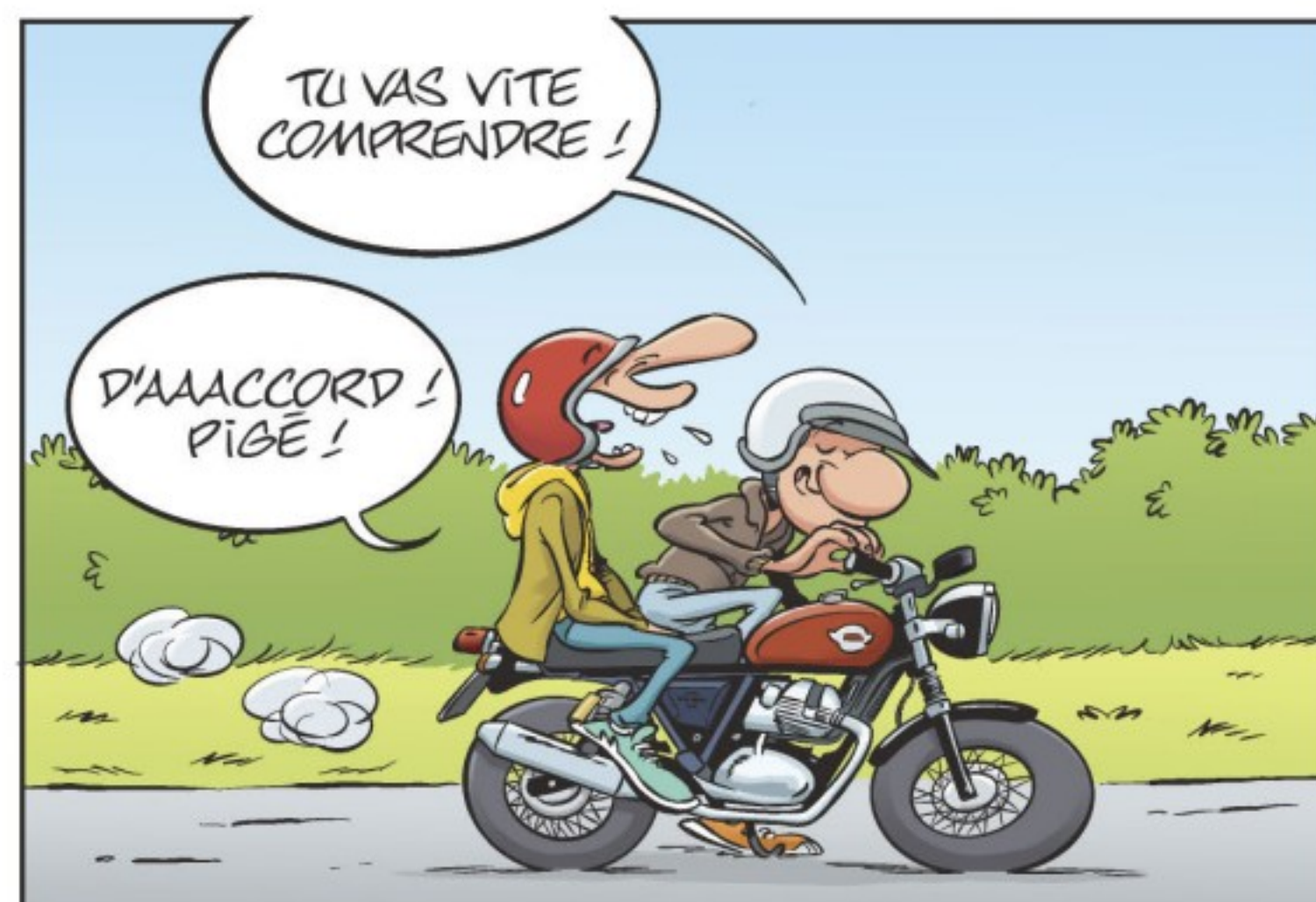
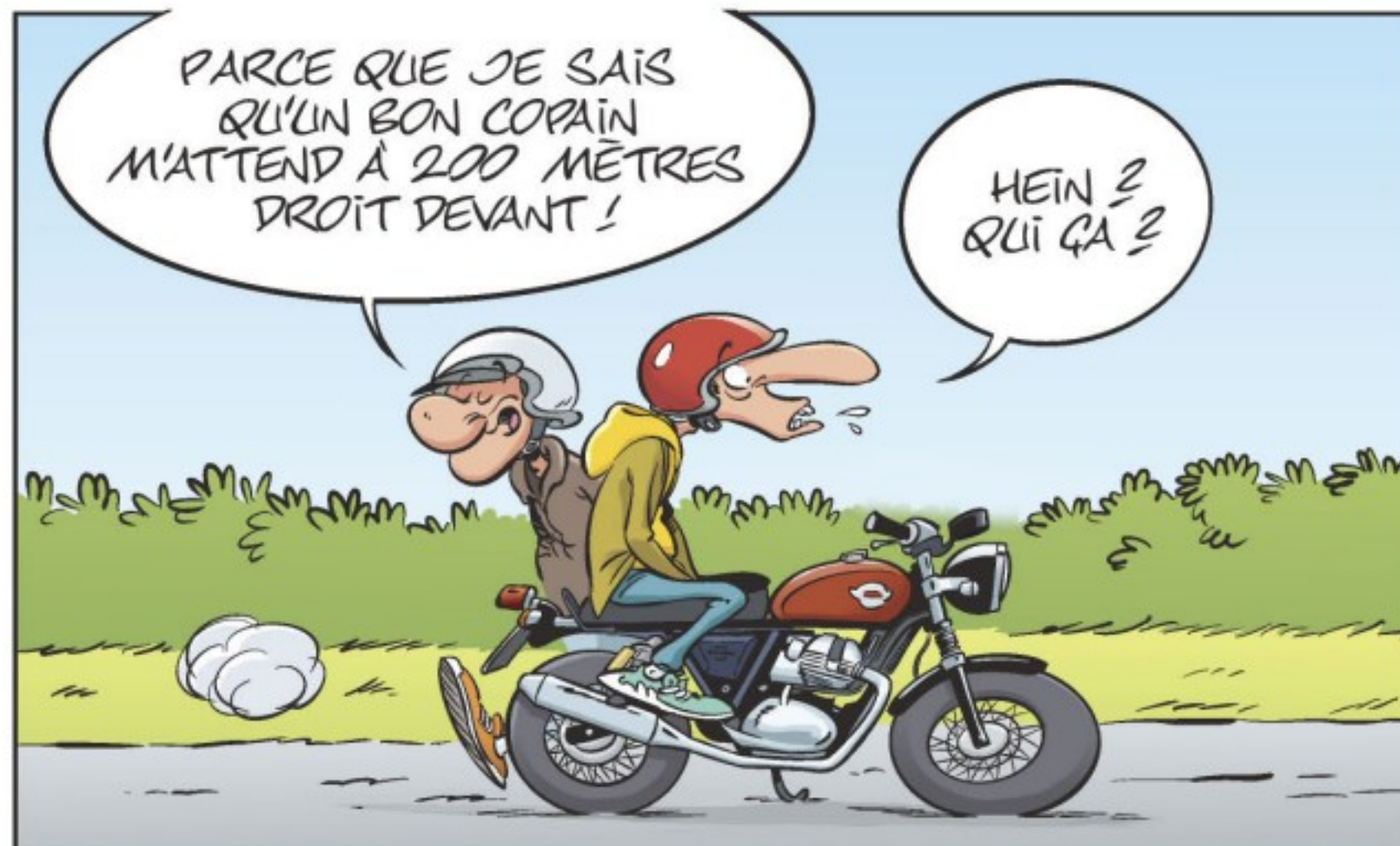
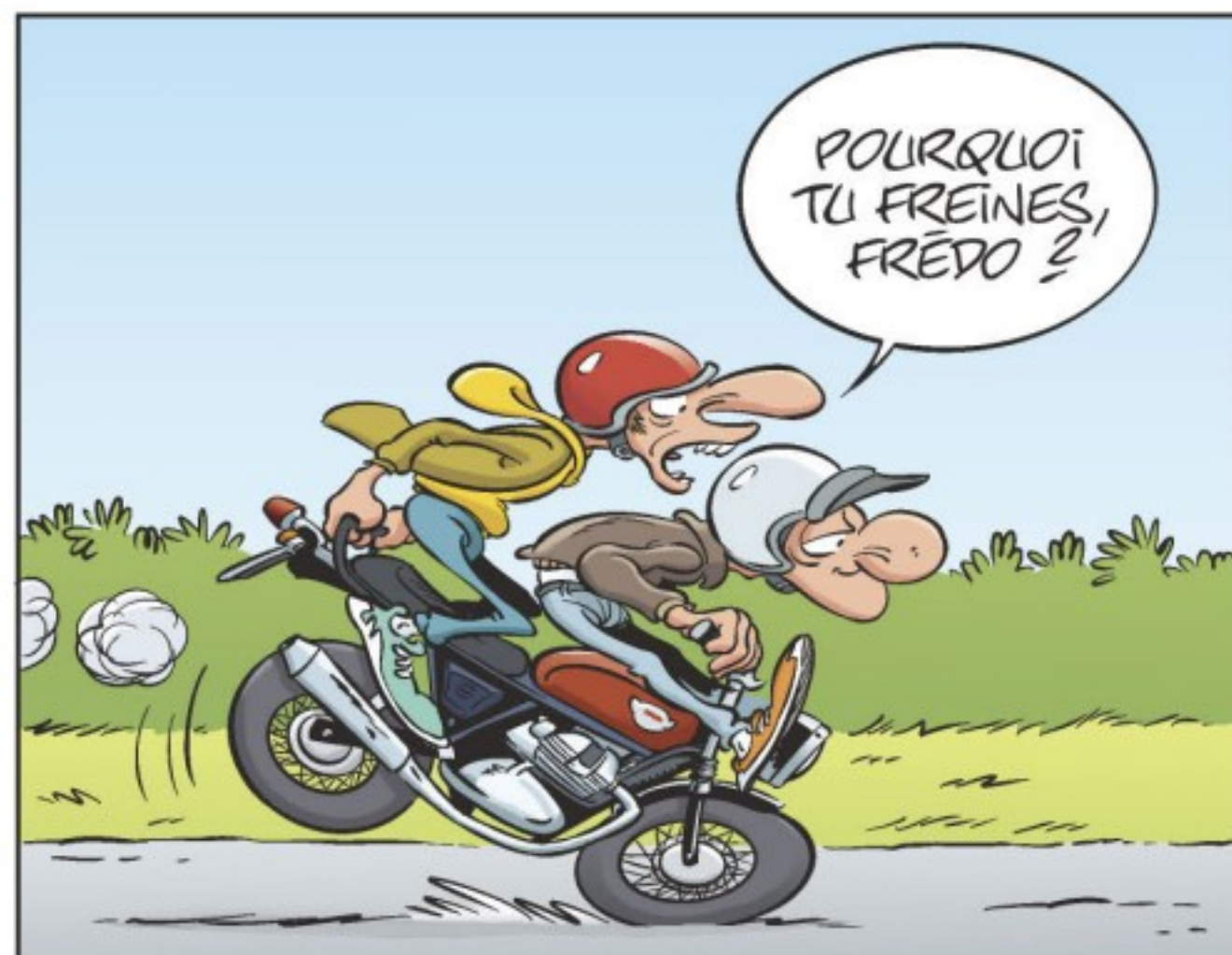


LES GENDARMES

 - Copains d'amendes



Le film
Les Gendarmes
actuellement
en salle



Prix des voitures neuves

Mis à jour chaque semaine

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

Les prix catalogue : tarifs officiels des constructeurs.

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

Les bonus :

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

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

Les malus :

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

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

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

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

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

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

MALUS		Emissions de CO2		Malus		Emissions de CO2		Malus		Emissions de CO2		Malus		Emissions de CO2		Malus	
Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	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	62 040 €	210 g	88 730 €	228 g	115 416 €	245 g	142 102 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €	177 g	37 857 €	194 g	64 356 €	211 g	90 042 €	229 g	117 728 €	246 g	144 418 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €	178 g	40 468 €	195 g	66 952 €	212 g	92 728 €	230 g	119 404 €	247 g	146 694 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €	179 g	43 179 €	196 g	68 558 €	213 g	94 994 €	231 g	121 670 €	248 g	148 984 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €	180 g	45 990 €	197 g	70 164 €	214 g	97 210 €	232 g	123 882 €	249 g	151 274 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €	181 g	48 901 €	198 g	72 320 €	215 g	99 416 €	233 g	126 104 €	250 g	153 568 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €	182 g	51 912 €	199 g	74 526 €	216 g	101 622 €	234 g	128 326 €	251 g	155 868 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €	183 g	55 023 €	200 g	76 732 €	217 g	103 832 €	235 g	130 548 €	252 g	158 168 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €	184 g	58 134 €	201 g	78 938 €	218 g	106 038 €	236 g	132 768 €	253 g	160 468 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €	185 g	61 245 €	202 g	81 134 €	219 g	108 238 €	237 g	134 988 €	254 g	162 768 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €	186 g	64 356 €	203 g	83 330 €	220 g	110 440 €	238 g	137 208 €	255 g	165 068 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €	187 g	67 467 €	204 g	85 522 €	221 g	112 642 €	239 g	139 428 €	256 g	167 368 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €	188 g	70 578 €	205 g	87 694 €	222 g	114 844 €	240 g	141 648 €	257 g	169 668 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €	189 g	73 689 €	206 g	89 886 €	223 g	117 046 €	241 g	143 868 €	258 g	171 968 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €	190 g	76 800 €	207 g	92 072 €	224 g	119 248 €	242 g	146 088 €	259 g	174 268 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €	191 g	79 911 €	208 g	94 264 €	225 g	121 450 €	243 g	148 308 €	260 g	176 568 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €	192 g	82 000 €	209 g	96 450 €	226 g	123 652 €	244 g	150 528 €	261 g	178 868 €

	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	13 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	16 %	- 3 600	Elec
Tonale (nouveau)				
1.5 Ibrida/175 ch	42 500	10 %	+ 1 818	E
1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch	53 700	8 %	+ 2 150	PHEV
1.6 Mjet/130 ch	41 000	10 %	+ 3 551	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	13 %	+ 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
Vanquish Volante	420 501	nc	+ 80 000	E
DBX 707	252 100	nc	+ 80 000	E

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Valhalla				
Valkyrie	2 700 000	nc	+ 80 000	E
AUDI				
A3 Sportback				
1.5 TFSI/116 ch	35 320	9 %	+ 650	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	37 500	10 %	+ 280	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	39 350	8 %	+ 310	E
S3/333 ch	64 900	7 %	+ 77 900	E
RS3/400 ch	76 650	6 %	+ 80 000	E
1.5 e-hybrid/204 ch	48 800	nc	0	PHEV
1.5 e-hybrid/272 ch	56 200	nc	0	PHEV
2.0 TDI/150 ch	41 700	8 %	+ 740	D
A3 Allstreet				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	41 250	6 %	+ 360	E
1.5 e-hybrid/204 ch	50 700	nc	0	PHEV
2.0 TDI S tronic/150 ch	43 600	7 %	+ 1 083	D
A3 Berline				
1.5 TFSI/116 ch	35 885	7 %	+ 360	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	38 065	7 %	+ 240	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	39 915	7 %	+ 260	E
S3/333 ch	65 465	nc	+ 53 012	E
RS3/400 ch	78 050	0 %	+ 80 000	E
2.0 TDI S tronic/150 ch	42 265	7 %	+ 540	D
Q3				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	45 950	6 %	+ 3 221	E
2.0 TFSI Quattro/265 ch	66 000	nc	nc	E
1.5 e-hybrid/272 ch	57 150	6 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	48 300	0 %	+ 4 214	D
2.0 TDI/193 ch	53 900	5 %	+ 11 970	D
Q3 Sportback				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	48 450	0 %	+ 3 361	E
2.0 TFSI Quattro/265 ch	68 500	nc	nc	E
1.5 e-hybrid/272 ch	59 650	2 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 800	0 %	+ 4 164	D
2.0 TDI/193 ch	56 400	5 %	+ 11 970	D

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Q4 e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	-3 450	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	-3 450	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	59 990	nc	-385	Elec
Q4 Sportback e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	-3 450	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	-3 450	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	61 990	nc	-385	Elec
A5				
2.0 TFSI/150 ch	48 350	6%	+7 076	E
2.0 TFSI/204 ch	53 150	12%	+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%	+14 900	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	55 950	4%	+5 800	D
A5 Avant				
2.0 TFSI/150 ch	49 850	4%	+8 093	E
2.0 TFSI/204 ch	54 650	9%	+8 380	E
S5/367 ch	87 300	1%	+35 502	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	64 950	8%	+7 000	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	77 050	6%	+7 625	PHEV
RS 5/639 ch	119 500	0%	+15 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	57 450	4%	+6 400	D
Q5				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	60 800	4%	+9 319	E
SQ5/367 ch	101 580	6%	+69 584	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	70 600	7%	+8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	80 500	6%	+9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	64 500	6%	+8 900	D
3.0 V6 TDI Hybride/299 ch	75 100	0%	+17 155	D
Q5 Sportback				
2.0 TFSI 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	12%	+8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	82 700	9%	+9 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	66 700	4%	+15 065	D
3.0 V6 TDI Hybride/299 ch	77 300	0%	+17 155	D
Q6 e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	70 900	7%	-385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	76 950	4%	-385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	98 470	6%	-385	Elec
Q6 Sportback e-tron				
performance 94,9 kWh/306 ch	73 300	9%	-385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	79 350	8%	-385	Elec
SQ6 94,9 kWh/489 ch	100 870	1%	-385	Elec
A6				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	77 250	1%	+8 150	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	79 650	1%	+8 600	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	70 700	3%	+8 443	D
3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch	81 200	nc	+14 420	D
A6 Avant				
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	79 250	4%	+8 750	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	81 650	7%	+9 200	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	72 700	6%	+9 224	D
3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch	83 200	nc	+15 769	D
A6 Allroad (nouvelle)				
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	87 200	nc	+10 400	PHEV
3.0 TDI Hybride quattro/299 ch	89 000	nc	+19 565	D
A6 Sportback e-tron				
75,8 kWh/285 ch	64 950	7%	-385	Elec
performance 94,9 kWh/367 ch	74 700	14%	-385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	81 850	7%	-385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	105 250	7%	-385	Elec
A6 Avant e-tron				
75,8 kWh/285 ch	66 450	8%	-385	Elec
performance 94,9 kWh/367	76 200	20%	-385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 350	12%	-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	17%	-385	Elec
RS 97 kWh/856	161 600	nc	-385	Elec
RS performance 97 kWh/925	174 550	9%	-385	Elec
Q7 (nouveau)				
3.0 TDI Hybride/299 ch	99 150	nc	+80 000	D
Q8				
S08/507 ch	139 850	6%	+80 000	E
RS Q8 performance/640 ch	194 250	6%	+80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	108 450	7%	+16 700	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	117 000	10%	+16 700	PHEV
BENTLEY				
Flying Spur	235 966	nc	+80 000	E
Flying Spur Speed	294 857	nc	+80 000	E
Continental GT	253 109	nc	+80 000	E
Continental GT Speed	311 899	nc	nc	PHEV
Continental GTC	278 420	nc	+80 000	E
Continental GTC Speed	338 420	nc	nc	PHEV
Bentayga V8	219 328	nc	+80 000	E
Bentayga S	253 513	nc	+80 000	E
Bentayga Hybrid	219 328	nc	nc	PHEV
BMW				
Série 1				
116/122 ch	36 550	3%	+1 504	E
120/170 ch	40 550	18%	+330	E
123 xDrive/218 ch	46 550	11%	+2 436	E
M135 xDrive/300 ch	58 850	10%	+29 663	E
120d/163 ch	43 150	3%	+850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	47 750	1%	+2 068	E
M35i xDrive/300 ch	65 000	0%	+35 535	E
xDrive25e/245 ch	56 850	5%	+2 450	PHEV
xDrive30e/326 ch	59 850	4%	+5 255	PHEV
sDrive20d/163 ch	50 550	6%	+2 090	D
xDrive23d/211 ch	54 800	7%	+3 425	D
ix1				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	7%	-3380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	57 300	14%	-345	Elec
X2				
sDrive20i/170 ch	49 750	2%	2 268	E
M35i xDrive/300 ch	67 000	nc	33 674	E
sDrive20d/163 ch	52 550	6%	2 410	D
ix2				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	8%	-3380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	59 300	6%	-345	Elec
Série 2 Active Tourer				
220i/170 ch	42 000	4%	+1 768	E
225e xDrive/245 ch	51 500	7%	+2 000	PHEV
220d/170 ch	42 000	5%	nc	D
Série 2 Coupé				
220i/184 ch	52 850	4%	+3 769	E
230i/245 ch	56 450	4%	+5 279	E
M240i xDrive/392 ch	68 850	0%	+19 836	E
M2/480 ch	87 800	nc	+80 000	E
220d/190 ch	55 750	4%	+2 368	D
Série 2 Gran Coupé				
116/122 ch	40 050	12%	+1 276	E
220/170 ch	44 050	1%	+530	E

Pratique Prix des voitures neuves

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
BYD (suite)				
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 Z06 Coupé	262 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Coupé	239 900	nc	+ 80 000	FHEV
Corvette Stingray 2LT Conver.	186 900	nc	+ 80 000	E
Corvette Z06 Convertible	269 900	nc	+ 80 000	E
Corvette E-Ray Convertible	246 900	nc	+ 80 000	FHEV
CITROEN				
C3				
1.2 Turbo/100 ch	16 390	5 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 600	2 %	+ 190	FHEV
Electrique 29 kWh/113 ch	20 390	4 %	- 3 600	Elec
Electrique 42 kWh/113 ch	23 850	2 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	20 390	5 %	+ 1 386	E
1.2 Hybride/110 ch	23 390	nc	+ 260	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	27 000	8 %	+ 310	FHEV
Electrique 42 kWh/113 ch	26 090	3 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/113 ch	29 950	1 %	- 3 600	Elec
C4				
1.2 Hybride/110 ch	30 300	10 %	+ 50	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	32 750	11 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	34 500	5 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	36 450	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 500	10 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	35 200	6 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	37 150	7 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	35 990	13 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/225 ch	43 490	9 %	+ 2 735	PHEV
Electrique 73 kWh/210 ch	40 990	9 %	- 3 600	Elec
Electrique 97 kWh/230 ch	46 990	nc	- 4 800	Elec
Berlino				
1.2 Turbo/110 ch	26 150	nc	nc	E
1.5 Diesel/100 ch	26 750	nc	nc	D
1.5 Diesel/130 ch	41 000	5 %	nc	D
54 kWh/136 ch	37 050	nc	- 3 600	Elec
CUPRA				
Raval (nouvelle)				
52 kWh/211 ch	36 100	0 %	- 3 450	Elec
52 kWh/226 ch	42 000	0 %	- 3 450	Elec
Leon				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 110	11 %	+ 330	E
2.0 TSI/300 ch	47 750	8 %	+ 26 302	E
2.0 TSI/325 ch	49 895	8 %	+ 24 291	E
1.5 eHybrid/204 ch	48 300	12 %	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	52 280	12 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/150 ch	43 770	8 %	+ 740	D
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	43 270	8 %	+ 400	E
1.5 eHybrid/204 ch	50 460	11 %	+ 200	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	54 470	10 %	+ 560	PHEV
2.0 TDI/150 ch	45 930	8 %	+ 1 058	D
Born (nouvelle)				
Plus 58 kWh/190 ch	40 070	9 %	- 3 450	Elec
Endurance 79 kWh/230 ch	46 070	9 %	- 3 450	Elec
VZ 79 kWh/325 ch	49 670	9 %	- 3 450	Elec
Terramar				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	47 540	10 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	13 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	11 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	44 325	14 %	+ 983	E
2.0 TSI/265 ch	52 085	10 %	+ 38 257	E
2.0 TSI 4Drive/333 ch	58 660	9 %	+ 80 000	E
VZ5/390 ch	76 190	nc	+ 80 000	E
1.5 eHybrid/204 ch	52 445	13 %	+ 170	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	58 660	14 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	14 %	+ 1 686	D
Tavascan				
58 kWh/190 ch	44 990	9 %	- 345	Elec
Endurance 77 kWh/286 ch	47 430	9 %	- 345	Elec
VZ 4Drive 77 kWh/340 ch	65 380	8 %	- 345	Elec
DACIA				
Spring				
24,3 kWh/70 ch	16 900	0 %	- 380	Elec
24,3 kWh/102 ch	19 700	0 %	- 380	Elec
Sandero				
1.0 SCe/65 ch	13 290	0 %	+ 400	E
1.0 TCe/100 ch	13 990	0 %	+ 360	E
1.8 hybrid/155 ch	19 900	nc	nc	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	16 150	0 %	+ 100	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe/110 ch	17 650	0 %	+ 818	E
1.8 hybrid/155 ch	21 400	nc	nc	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	16 350	0 %	+ 210	GPL
Jogger				
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	1 %	+ 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	6 %	+ 360	E
1.8 hybrid/155 ch	29 990	3 %	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				
Bao 5 (nouveau)				
DM-i/544 ch	75 630	nc	nc	PHEV
Z9 GT (nouvelle)				
DM-i/776 ch	101 000	0 %	nc	PHEV
122,5 kWh/1 156 ch	115 000	0 %	- 300	Elec
Z Coupé (nouveau)				
77 kWh/nc	156 300	nc	- 300	Elec
Racing 77 kWh/1 604 ch	189 600	nc	- 300	Elec
Z Spider (nouveau)				
77 kWh/nc	173 300	nc	- 300	Elec
D9 (nouvelle)				
DM-i/353 ch	78 500	nc	nc	PHEV
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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	18 %	+ 230	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/240 ch	48 200	10 %	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
N°7 (nouveau)				
1.2 Hybride/145 ch	43 900	nc	nc	FHEV
FWD 74 kWh/230 ch	46 990	nc	- 3 600	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	50 610	nc	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	71 520	nc	- 380	Elec
N°8				
FWD 74 kWh/230 ch	59 500	10 %	- 380	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	63 600	7 %	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	74 900	5 %	- 380	Elec
FERRARI				
Amalfi	234 516	nc	+ 80 000	E
296 GTs	315 380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770 000	nc	nc	PHEV
12Cilindri	387 750	nc	+ 80 000	E
F80	3 541 607	nc	+ 80 000	FHEV
Purosangue	384 230	nc	+ 80 000	E
FIAT				
Pandina				
1.0 Hybrid/65 ch	15 900	10 %	+ 150	E
500				
1.0 Hybrid/65 ch	19 400	5 %	+ 240	E
21,3 kWh/95 ch	28 900	16 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	8 %	- 3 600	Elec
500 3+1				
1.0 Hybrid/65 ch	20 900	nc	nc	E
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	39 900	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 Turbo/100 ch	23 700	nc	nc	E
1.2 Hybrid Turbo/110 ch	25 700	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo/145 ch	27 200	5 %	+ 75	FHEV
51 kWh/156 ch	36 400	15 %	- 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	23 %	+ 360	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	29 990	17 %	+ 898	E
ST/170 ch	38 990	14 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/169 ch	33 990	16 %	- 4 700	Elec
Kuga				
2.5 Hybrid Flexifuel/180 ch	38 390	21 %	+ 890	E85
2.5 Hybrid i-AWD/183 ch	42 890	14 %	+ 1 883	FHEV
2.5 Hybride Rech./243 ch	47 490	16 %	+ 840	PHEV
Explorer				
58 kWh/190 ch	39 990	nc	nc	Elec
79 kWh/286 ch	45 990	nc	nc	Elec
77 kWh AWD/340 ch	52 590	8 %	- 390	Elec
Capri				
58 kWh/190 ch	42 490	nc	- 3 500	Elec
79 kWh/286 ch	48 490	10 %	- 4 700	Elec
77 kWh AWD/340 ch	55 090	10 %	- 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				
73 kWh/268 ch	52 490	nc	nc	Elec
88 kWh/276 ch	65 490	nc	nc	Elec
88 kWh AWD/375 ch	74 490	nc	nc	Elec
91 kWh AWD/487 ch	82 490	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	38 117	8 %	nc	E
1.5 EcoBoost PHEV/150 ch	49 853	13 %	+ 1 810	PHEV
2.0 EcoBlue/102 ch	39 557	8 %	+ 3 125	D
2.0 EcoBlue/122 ch	46 037	7 %	+ 4 251	D
GEELY				
Starray (nouveau)				
1.5 PHEV/218 ch/18,4 kWh	34 990	nc	nc	PHEV
1.5 PHEV/218 ch/29,8 kWh	38 990	nc	nc	PHEV
E5 (nouveau)				
60,2 kWh/218 ch	37 990	0 %	- 300	Elec
68,4 kWh/218 ch	39 990	0 %	- 300	Elec
GENESIS				
GV60 (nouveau)				
84 kWh/229 ch	54 200	nc	- 300	Elec
84 kWh/318 ch	64 100	nc	- 300	Elec
84 kWh/490 ch	74 100	nc	- 300	Elec
Electrified GV70 (nouveau)				
84 kWh/490 ch	68 400	nc	- 300	Elec
Electrified G80 (nouveau)				
94,5 kWh/370 ch	82 000	nc	- 300	Elec
HONDA				
Jazz				
1.5 e:HEV/122 ch	28 160	6 %	0	FHEV
Jazz Cross				
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				
Inster				
42 kWh 5 pl./97 ch	25 350	4 %	- 3 600	Elec
49 kWh 5 pl./115 ch	28 600	4 %	- 3 600	Elec
Inster Cross				
49 kWh 5 pl./115 ch	32 300	12 %	- 3 600	Elec
i20				
1.0T-GDi/90 ch	22 000	7 %	+ 898	E

	Prix en Euro	Remise possible	Bonus ou Malus	Énergie
220 d 4Matic/190 ch	55 100	13 %	+ 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)				
200/163 + 30 ch	51 400	0 %	nc	E
220/190 + 30 ch	55 550	nc	nc	E
200 EQ 85 kWh/224 ch	46 950	0 %	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 900	1 %	- 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 AMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 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	19 %	+ 4 960	D
300 d e/313 ch	69 650	8 %	+ 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
Classe C Electrique (nouvelle)				
400 EQ 94 kWh/489 ch	66 400	nc	- 300	Elec
GLC				
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	88 600	nc	+ 80 000	E
300 e 4Matic/313 ch	72 650	9 %	+ 11 750	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	75 450	3 %	+ 11 750	PHEV
200 d 4Matic/163 + 23 ch	60 850	5 %	+ 9 011	D
220 d 4Matic/197 + 23 ch	67 500	4 %	+ 9 011	D
450 d 4Matic/367 + 23 ch	77 900	4 %	+ 25 686	D
300 d e 4Matic/333 ch	75 300	9 %	+ 13 850	D
GLC Coupé				
200 4Matic/204 + 23 ch	70 400	3 %	+ 14 209	E
300 e 4Matic/313 ch	83 000	6 %	+ 11 900	PHEV
400 e 4Matic/381 ch	87 100	4 %	+ 11 900	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	0 %	- 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	7 %	+ 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	11 %	+ 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	90 650	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	10 %	+ 5 260	D
CLE Cabriolet				
200/204 + 23 ch	76 050	13 %	+ 11 230	E
300 4Matic/258 + 23 ch	79 300	5 %	+ 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 (nouvelle)				
580 Maybach/503 ch	264 050	nc	nc	E
680 Maybach/612 ch	302 250	nc	nc	E
450 e/326 + 163 ch	138 150	nc	nc	PHEV
580 e 4Matic/449 + 163 ch	151 250	nc	nc	PHEV
350 d/313 + 23 ch	119 600	nc	nc	D
450 d/367 + 23 ch	127 100	nc	nc	D
EQS (nouvelle)				
400 112 kWh/367 ch	107 350	nc	- 300	Elec
450+ 122 kWh/408 ch	121 600	nc	- 300	Elec
500 4Matic 122 kWh/476 ch	156 750	nc	- 300	Elec
580 4Matic 122 kWh/585 ch	168 300	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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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				
63 AMG/585 + 20 ch	208 000	3 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	163 000	0 %	+ 80 000	D
580 EQ 117 kWh/587 ch	176 150	0 %	- 300	Elec
AMG SL				
43/421 + 14 ch	152 350	19 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	204 400	21 %	+ 80 000	E
680 Maybach/585 ch	259 810	0 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	233 700	1 %	+ 80 000	PHEV
AMG GT Coupé				
43/421 + 14 ch	147 600	13 %	+ 80 000	E
63 4Matic+/585 ch	202 800	12 %	+ 80 000	E
63 Pro 4Matic+/612 ch	232 100	13 %	+ 80 000	E
63 S E Performance/816 ch	232 100	8 %	+ 80 000	PHEV
MG				
MG3				
Hybrid+/195 ch	19 990	5 %	0	FHEV
ZS				
Hybrid+/197 ch	23 490	11 %	+ 170	FHEV
S5 EV				
49 kWh*/170 ch	32 490	11 %	- 350	Elec
64 kWh*/231 ch	35 990	10 %	- 350	Elec
MG4 EV Urban (nouvelle)				
43 kWh*/149 ch	24 995	20 %	- 350	Elec
54 kWh*/160 ch	27 495	20 %	- 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	10 %	+ 2 075	PHEV
S6 EV (nouveau)				
77 kWh*/244 ch	44 990	8 %	- 350	Elec
77 kWh*/361 ch	47 990	7 %	- 350	Elec
IM5 (nouvelle)				
100 kWh*/407 ch	53 990	nc	- 350	Elec
100 kWh*/751 ch	59 990	nc	- 350	Elec
S9 PHEV (nouveau)				
PHEV/299 ch	39 990	10 %	+ 7 000	PHEV
IM6 (nouveau)				
100 kWh*/407 ch	56 990	nc	- 350	Elec
100 kWh*/751 ch	62 990	nc	- 350	Elec
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
S All4/218 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	7 %	nc	FHEV
Eclipse Cross (nouveau)				
87 kWh/218 ch	45 740	14 %	- 4 800	Elec
Outlander				
PHEV/306 ch	52 090	17 %	+ 4 900	PHEV
NISSAN				
Micra				
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	23 %	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	14 %	+ 2 370	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	11 %	+ 4 342	FHEV
1.5 e-4orce/213 ch	46 300	11 %	+ 7 886	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
Nismo 87 kWh/435 ch	59 300	9 %	- 397	Elec
Townstar Kombi				
1.3Tce/130 ch	29 340	4 %	+ 4 818	E
FV45 kWh/122 ch	39 180	4 %	- 3 579	Elec
OMODA				
7 (nouveau)				
1.5 SHS-P/279 ch	38 990	nc	nc	PHEV
9 (nouveau)				
1.5 SHS-P/nc	49 990	nc	nc	PHEV
OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo/100 ch	21 290	17 %	+ 260	E
1.2 Turbo Hybrid/110 ch	24 390	17 %	0	FHEV
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	28 090	18 %	0	FHEV
Electric 50 kWh/136 ch	31 990	15 %	- 3 600	Elec
Electric 51 kWh/156 ch	33 790	15 %	- 3 600	Elec
Frontera				
1.2 Turbo Hybrid/110 ch	26 990	8 %	+ 260	FHEV
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	28 790	19 %	+ 260	FHEV
44 kWh/113 ch	31 490	21 %	- 3 600	Elec

Pratique Prix des voitures neuves

SKODA (suite)	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
2.0 TDI DSG/150 ch	43 270	15 %	+1 262	D
Elroq				
60 - 59 kWh/204 ch	35 590	10 %	-3 450	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	43 680	10 %	-4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	45 960	nc	nc	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	51 490	nc	nc	Elec
Enyaq				
85 - 77 kWh/286 ch	46 950	11 %	-4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	49 810	11 %	-4 600	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	55 580	11 %	-385	Elec
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 700	11 %	-4 600	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	52 560	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	17 %	+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 TSI 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	19 %	+4 456	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 310	13 %	+9 626	D
Peaq (nouveau)				
90 - 86 kWh/286 ch	56 460	nc	-385	Elec
90x - 86 kWh/299 ch	59 310	nc	-385	Elec
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	+2 615	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	14 %	-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	12 %	-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	9 %	-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

SUZUKI	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 390	9 %	0	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	26 540	16 %	+280	E
e Vitara				
49 kWh/144 ch	32 500	12 %	-340	Elec
61 kWh/174 ch	35 300	12 %	-340	Elec
Allgrip 61 kWh/184 ch	37 800	12 %	-340	Elec
Swace				
1.8 Hybrid/140 ch	33 750	16 %	0	FHEV
S-Cross				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	29 340	20 %	+330	E
TESLA				
Model 3				
Standard 60 kWh*/283 ch	36 990	0 %	-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	40 990	7 %	-3 600	Elec
Premium 80 kWh*/299 ch	46 990	0 %	-3 600	Elec
Premium AWD 80 kWh*/460 ch*	53 990	0 %	-400	Elec
Performance 80 kWh*/500 ch*	62 990	0 %	-400	Elec
TOYOTA				
Avygo X (nouvelle)				
1.5 Hybride/116 ch	22 200	11 %	0	FHEV
Yaris				
GR/280 ch	49 950	0 %	+80 000	E
1.5 Hybride/116 ch	24 850	12 %	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	30 200	11 %	0	FHEV
Yaris Cross (nouvelle)				
1.5 Hybride/116 ch	29 500	nc	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	32 200	nc	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 550	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 950	11 %	0	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride/140 ch	36 500	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 600	12 %	+350	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride/140 ch	35 750	12 %	0	FHEV
2.0 Hybride AWD-i/180 ch	46 450	11 %	+480	FHEV
Hybride Rechargeable/225 ch	41 400	13 %	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	5 %	-380	Elec
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/185 ch	46 950	6 %	+900	FHEV
2.5 Hybride AWD-i/194 ch	49 000	2 %	+1 840	FHEV
Hybride Rechargeable/309 ch	54 950	2 %	+4 220	PHEV
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
bZ4X Touring (nouveau)				
Grande Auton. 69 kWh/224 ch	48 400	2 %	-380	Elec
Performance 69 kWh/380 ch	51 900	2 %	-380	Elec
Land Cruiser				
2.8 D-4D 48V/204 ch	87 500	0 %	+80 000	D
MINI				
FAST				
VF6				
59.6 kWh**/177 ch	33 990	0 %	-300	Elec
59.6 kWh**/204 ch	37 990	0 %	-300	Elec
VF8				
87.7 kWh**/353 ch	46 490	0 %	-300	Elec
87.7 kWh**/408 ch	51 490	0 %	-300	Elec
VOLKSWAGEN				
Polo				
1.0 MPI/80 ch	21 990	5 %	+260	E
1.0 TSI/95 ch	25 460	17 %	+230	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 390	12 %	+360	E
ID. Polo (nouvelle)				
37 kWh/116 ch	24 995	0 %	nc	Elec

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

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
52 kWh/211 ch	35 820	9 %	nc	Elec
T-Cross				
1.0 TSI/95 ch	27 880	14 %	+540	E
1.0 TSI/116 ch	29 380	15 %	+450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 350	9 %	+1 629	E
ID. Cross (nouveau)				
52 kWh/211 ch	37 800	nc	nc	Elec
Taigo				
1.0 TSI/95 ch	24 890	16 %	+310	E
1.0 TSI/116 ch	29 780	13 %	+360	E
1.5 TSI DSG/150 ch	35 050	11 %	+1 074	E
T-Roc (nouveau)				
1.5 eTSI Hybrid/116 ch	29 990	11 %	+540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 000	9 %	+818	E
Golf				
1.5 TSI Evo2/116 ch	30 900	19 %	+310	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	36 400	15 %	+210	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	43 300	12 %	+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	13 %	0	PHEV
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
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 Neo (nouvelle)				
50 kWh/170 ch	34 990	9 %	nc	Elec
58 kWh/190 ch	40 500	9 %	nc	Elec
79 kWh/231 ch	45 900	9 %	nc	Elec
Touran				
1.5 TSI Evo/150 ch	45 200	12 %	+3 541	E
2.0 TDI DSG/150 ch	51 600	19 %	+3 770	D
ID. Buzz				
Pro 79 kWh/286 ch	58 250	12 %	-385	Elec
Pro 86 kWh/286 ch	60 870	10 %	-385	Elec
Pro 4Motion 79 kWh/340 ch	61 300	10 %	-385	Elec
Pro 4Motion 86 kWh/340 ch	63 530	10 %	-385	Elec
Tiguan				
1.5 eTSI/131 ch	40 900	10 %	+1 172	E
1.5 eTSI/150 ch	51 700	15 %	+1 771	E
1.5 eHybrid/204 ch	55 500	19 %	+1 660	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	62 100	10 %	+1 790	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 900	12 %	+2 959	D
2.0 TDI 4Motion/193 ch	66 300	7 %	+23 679	D
Tayron				
1.5 eTSI/150 ch	52 300	11 %	+4 246	E
1.5 eHybrid/204 ch	59 000	9 %	+2 570	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	65 300	9 %	+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	13 %	-4 600	Elec
77 kWh/299 ch	48 990	nc	-385	Elec
GTI 77 kWh/340 ch	53 000	19 %	-385	Elec
ID.5				
79 kWh/286 ch	51 500	12 %	-4 600	Elec
GTI 77 kWh/340 ch	60 000	14 %	-385	Elec
Passat				
1.5 eTSI/150 ch	45 900	17 %	+1 040	E
1.5 eHybrid/204 ch	53 600	17 %	+1 460	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	65 900	17 %	+1 58	PHEV
2.0 TDI/122 ch	47 900	18 %	+2 538	D
2.0 TDI/150 ch	54 700	9 %	+2 894	D
ID.7				
59 kWh/204 ch	53 000	nc	-385	Elec
77 kWh/286 ch	59 290	13 %	-385	Elec
86 kWh/286 ch	62 690	5 %	-385	Elec

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
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
GTI 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				
P5 49 kWh/272 ch	39 100	nc	-3 600	Elec
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	43 300	6 %	-3 600	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	54 100	nc	-400	Elec
EX30 Cross Country				
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	48 950	nc	-400	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	56 200	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	10 %	+4 780	PHEV
XC60				
T6 AWD/335 ch	70 200	7 %	+6 750	PHEV
T8 AWD/406 ch	84 550	10 %	+6 750	PHEV
EX60 (nouveau)				
P6 80 kWh/374 ch	66 500	0 %	-400	Elec
P10 AWD 91 kWh/510 ch	69 500	0 %	-400	Elec
P12 AWD 112 kWh/680 ch	75 500	0 %	-400	Elec
EX60 Cross Country (nouveau)				
P10 AWD 91 kWh/510 ch	72 500	nc	-400	Elec
ES90 (nouvelle)				
88 kWh/333 ch	74 400	0 %	-400	Elec
102 kWh/449 ch	92 200	0 %	-400	Elec
102 kWh/680 ch	97 800	0 %	-400	Elec
XC90				
T8 AWD/406 ch	99 500	5 %	+10 910	PHEV
EX90				
88 kWh/333 ch	95 000	10 %	-400	Elec
102 kWh/456 ch	101 500	14 %	-400	Elec
102 kWh/680 ch	113 500	11 %	-400	Elec
XPENG				
G6				
RWD 80,8 kWh/295 ch	46 990	8 %	0	Elec
AWD Perform. 80,8 kWh/485 ch	50 990	7 %	0	Elec
G9				
RWD 78,2 kWh/350 ch	59 990	3 %	0	Elec
RWD 92,2 kWh/350 ch	63 990	3 %	0	Elec
AWD Perform. 92,2 kWh/575 ch	73 990	3 %	0	Elec
ZEEKR				
X (nouvelle)				
49 kWh/272 ch	37 990	nc	-300	Elec
61 kWh/340 ch	42 990	nc	-300	Elec
69 kWh/496 ch	47 990	nc	-300	Elec
7GT (nouveau)				
75 kWh/421 ch	45 990	nc	-300	Elec
100 kWh/421 ch	50 990	nc	-300	Elec
100 kWh/646 ch	57 490	nc	-300	Elec
7X (nouveau)				
75 kWh/421 ch	52 990	nc	-300	Elec
100 kWh/421 ch	55 990	nc	-300	Elec
100 kWh/646 ch	62 990	nc	-300	Elec
001 (nouvelle)				
100 kWh/272 ch	59 990	nc	-300	Elec
100 kWh/544 ch	65 990	nc	-300	Elec

VPN autos

VÉHICULES MULTIMARQUES —— RÉCENTS ET 0 KM ——

JUSQU'À
-35%*

VENDEZ
ACHETEZ
FINANCEZ
ENTRETENEZ



+ de 95%

Taux de satisfaction client



La bonne occasion en toute confiance

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

*Par rapport aux prix catalogue constructeur

CONVERSION AU E85 : ET SI ÉMETTRE MOINS DE CARBONE VOUS COÛTAIT MOINS CHER ?

**Réduire de moitié notre empreinte carbone d'ici 2035,
ça passe par des actions concrètes comme rendre
accessible à tous une mobilité moins carbonée.**

Convertissez votre voiture essence au biocarburant E85 grâce au boîtier
BioFlex, pour **579€ pose incluse**.

Vous réduisez vos émissions de gaz à effet de serre de 50%* et vous amortissez
votre boîtier en moins d'un an grâce aux économies réalisées à chaque plein**.

Toutes nos actions sur moins-de-carbone.leclerc



CONVERSION AU E85

579€

Boîtier + pose



E.Leclerc

DÉFENDRE TOUT
CE QUI COMPTE POUR VOUS.

* En France, l'E85 réduit d'environ 50% les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie pour un véhicule compact, par rapport à l'essence fossile de référence. Etude FEV pour la Collective du bioéthanol, 2026. ** Le E85, en moyenne 2 fois moins cher que le SP95-E10, permet de générer jusqu'à 950€ d'économies par an en stations E.Leclerc (soit jusqu'à 60€ pour un plein de 50L) : calcul interne mai 2026 (sur prix constaté sur www.prix-carburants.gouv.fr). Base essence SP95-E10, pour un véhicule consommant en moyenne 7L/100km pour 13000 km/an, tenant compte d'une surconsommation E85 de +25%. Conditions d'éligibilité sur moins-de-carbone.leclerc