

Nouveautés

P. 14

8 futures hybrides à moins de 30 000 €



Alcool : première cause d'accident sur autoroute

ENQUÊTE

Auto Plus

Peut-on encore en acheter sur les aires ?

P. 6

Bilan qualité-fiabilité

P. 40

Le Citroën C5 Aircross décortiqué par nos experts



14 modèles à l'essai

P. 20

STARS
DU MARCHÉ



Les entrées de gamme valent-elles le coût ?

Match petites sportives

P. 32



Cupra Raval / Alpine A290 L'ÉLECTROCHOC !

Occasion

P. 44

Audi TT : du plaisir sans mauvaise surprise

A partir de 19 000 €



Test labo

P. 46

On a forcé huit antivol bloque-pédale



L 14629 - 1980 - F: 2,60 €



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

La série de l'été

Les nouvelles aventures des **Gendarmes**

P. 49



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⁾

300€ 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 : R4e-tech électrique Iconic plein sud® 150 ch avec option peinture bi-ton rouge carmin / toit noir étoilé à **337€/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 l'attre 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 co. (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

STATIONS DE RECHARGE ULTRA-RAPIDE 24/7 VÉHICULES ÉLECTRIQUES TOUTES MARQUES

PLUS DE 75 STATIONS
partout en France

RECHARGER JUSQU'À 400 KM⁽¹⁾
en 15 min sur bornes 320 kW⁽²⁾

SALON DÉTENTE CONNECTÉ
dans certaines stations, avec un accès sécurisé

DES TARIFS EXCLUSIFS⁽³⁾
pour les possesseurs d'une Renault, Alpine
ou Dacia électrique avec la carte charge pass



FAST CHARGE

plus d'informations



(1) selon le modèle de véhicule et les données wltp afférentes, ainsi qu'en conditions optimales de fonctionnement (puissance disponible du réseau de recharge, niveau de charge, température de la batterie, etc.) (2) la puissance de 320 kw correspond à la capacité maximale fournie par un chargeur. (3) voir conditions sur renault.fr/solutions-de-recharge/plug-inn-fast-charge.html. les installations visibles sur la photo (salon de détente, ombrière, bornes) peuvent varier selon les stations. Renault s.a.s - rcs de nanterre 780 129 987.

L'édito



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

L'automobile, de la liberté au contrôle

Au cœur de l'été, le Parlement a adopté l'arsenal anti-trouble à l'ordre public du gouvernement. Sous le nom très martial de "Ripost" se cache une multitude de mesures visant à apaiser la vie dans les villes comme dans les campagnes. Des rodéos motorisés aux rave-parties illégales, en passant par l'usage détourné du protoxyde d'azote, la violence dans les stades, le narcotrafic ou la criminalité organisée: Prévert a du souci à se faire!

Au milieu de cet inventaire, l'automobile fait souvent partie des protagonistes. Interdiction des véhicules "puissants" pendant le permis probatoire, durcissement des peines pour les rodéos, suspension du permis en cas d'usage de stupéfiants... l'arsenal punitif est renforcé. Mais une partie de ce tour de vis répressif repose sur le recours accru aux amendes forfaitaires délictuelles. Paradoxal si l'on se fie au rapport sévère, émis par la Cour des comptes en mars dernier, sur ces fameuses AFD qui "montrent une déperdition de moyens humains et matériels, pour une efficacité médiocre et d'importantes atteintes aux droits des contrevenants".

En parlant de droits individuels, la loi Ripost prévoit aussi d'étendre le recours à la lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) pour combattre davantage d'infractions. Et d'allonger la durée de conservation des informations de 15 jours aujourd'hui à... 1 an. Selon la CNIL, cela constituerait une base de données de 700 millions d'immats, géolocalisées et horodatées. Pratique. Quant aux agents de l'ANTAI, ils pourraient avoir accès aux informations fiscales (nom, adresse) pour améliorer le recouvrement des PV. A moins que le Conseil constitutionnel, saisi fin juillet, n'y trouve à redire...

Sommaire

Numéro 1980

Semaine du 14 au 20 août 2026

Actualité

- 6 L'enquête.** Vente d'alcool sur autoroute. Treize ans après *Auto Plus* a renvoyé son reporter sur les aires de service
- 8 Le courrier**
- 10 L'essentiel.** Prix des carburants, qui prend le plus cher à la pompe?
- 12 La photo**
- 14 Les nouveautés.** Les futures hybrides abordables

Essais

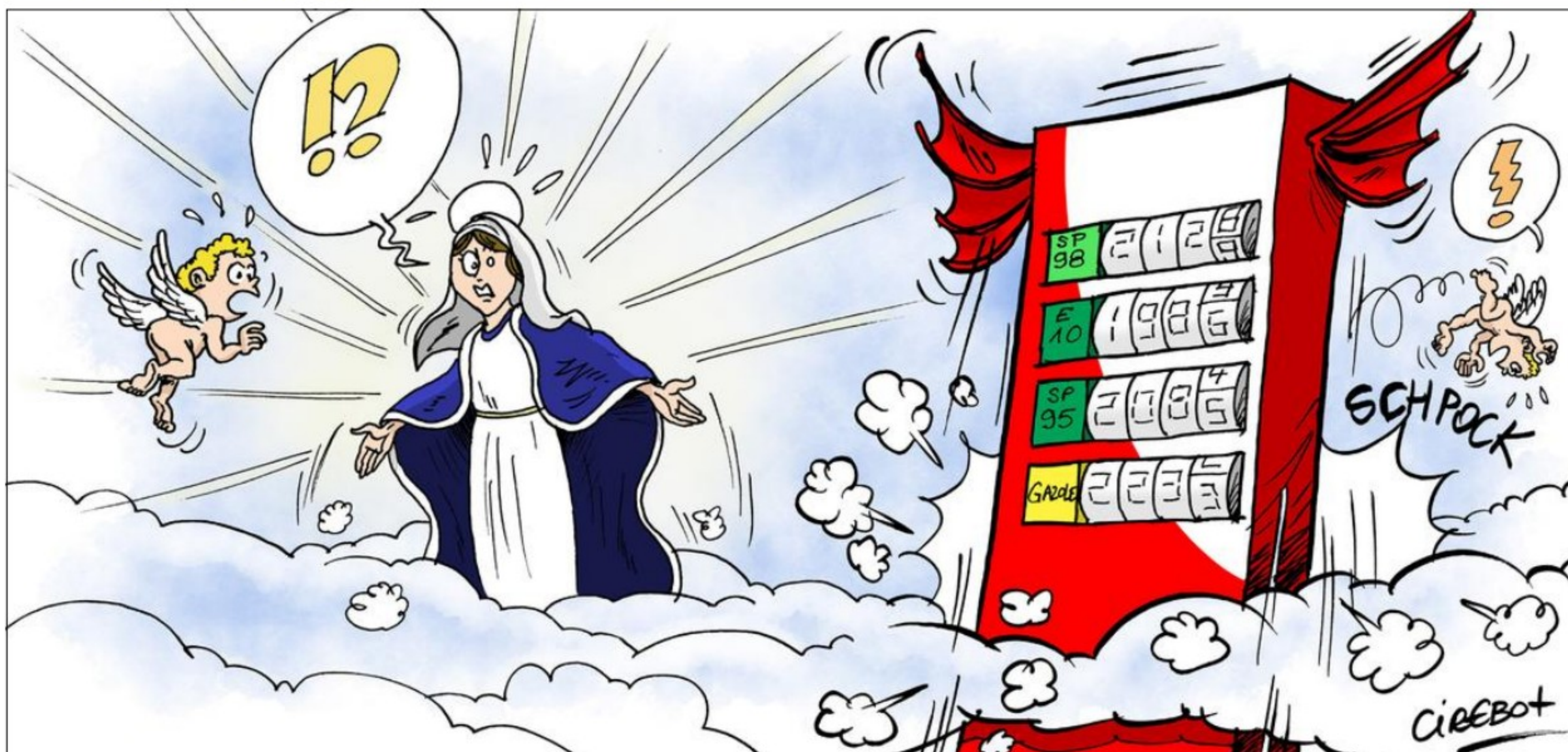
- 19 Les mesures du labo**
- 20 Dossier.** Les stars du marché: que valent les versions premier prix?
- 28 Panoramique.** Le BYD Dolphin G 1.5 DM-i de 212 ch
- 32 Match.** Le Cupra Raval VZ de 226 ch affronte l'Alpine A290 GTS de 220 ch
- 36 Rétro.** La Panhard 24 CT (1963)

Pratique

- 39 L'info utile**
- 40 Bilan qualité-fiabilité.** Le Citroën C5 Aircross (2018-2025)
- 44 Essai occasion.** Une Audi TT III (2014-2023)
- 46 Comparatif.** 8 antivols bloque-pédale à l'épreuve du labo
- 48 SOS lecteurs**
- 49 La BD de l'été.** Les Gendarmes, épisode 7
- 51 Le prix des voitures neuves**

Le trait d'humeur de Cirebox

15 août: les prix à la pompe en pleine ascension à l'Assomption



Service abonnement



Pour vous abonner, bulletin page 18 ou sur www.kiosquemag.com.

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

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



Vente d'alcool sur l'autoroute



En 2013 dans Auto Plus : notre espion bouclait un Paris-La Rochelle avec une moyenne de 7 litres d'alcool achetés (mais non consommés). Treize ans plus tard, il a remis le couvert sur l'A62. Sa mission du jour : voir si c'est toujours "open bar" sur l'autoroute ou si les temps ont changé.

Circulez, y a moins à boire !



En 2025, la consommation d'alcool, de drogues et de médicaments a été, pour la cinquième année consécutive, la première cause d'accident mortel sur autoroute devant la vitesse. Pourtant, lorsqu'on y circule, on croise plus souvent des radars que des dépistages d'alcoolémie. Et sur les aires de service, trouve-t-on plus de bouteilles d'eau que de vin dans les enseignes de restauration rapide et autres boutiques ? On a eu soif de savoir, alors on est allé boi... euh, voir.

► **Texte :** François Tarrain – **Photos :** O. Garden

L'autoroute a beau rester le réseau le plus sûr, la tendance s'est dégradée en 2025 avec une mortalité en hausse de 26% : 162 personnes y ont perdu la vie, soit 33 de plus en un an. En cause ? L'alcool, les stupéfiants et les médicaments dans 23% des drames. Devant la vitesse, l'inattention et la somnolence, cette dernière étant reléguée en quatrième place, alors qu'elle était en tête jusqu'en 2020.

Un accident mortel sur quatre est donc à mettre sur les dos des "addictions" (entre guillemets, car les médicaments n'en sont pas une). A ce titre, l'alcool figure en bonne place, 7% des Français

reconnaissant avoir déjà pris le volant en état d'ébriété, selon le 16^e baromètre de la conduite responsable de la Fondation Vinci. Face à ce constat, quelle est, justement, la politique des sociétés d'autoroutes sur leur réseau ? Tolérance zéro en matière de vente d'alcool sur les lieux de restauration des aires de service ? Ou ambiance bonne bouffe bien arrosée ? Pour le savoir, nous sommes partis à la pêche au verre sur l'autoroute... Verdict ? Allez, un indice : à la fin de notre périple, le coffre de notre voiture n'était pas plein, aucune des quelques bouteilles tombées dans nos filets n'ayant, bien sûr, été consommée sur place. ■

Ce que dit la loi...

Pas grand-chose de neuf depuis treize ans. C'est toujours la circulaire n° 91-01 du 21 janvier 1991 qui sert de référence en matière de vente d'alcool sur l'autoroute, concédée ou pas :

- "Dans les restaurants, les buffets et tout autre lieu de restauration, ne peuvent être servies que des boissons alcoolisées ne titrant pas plus de 18° d'alcool, à condition qu'elles soient consommées sur place, comme accessoire de la nourriture."
- "Il est interdit de proposer [...] des boissons titrant plus de 1° d'alcool en accompagnement de simples collations, telles que sandwich et autres produits relevant de la restauration rapide."

L'article L3322-9 du code de la santé publique dispose en outre que sur autoroute comme partout ailleurs, il est...

- "...interdit de vendre des boissons alcooliques à emporter, entre 18 heures et 8 heures, dans les points de vente de carburant."
- "...interdit de vendre des boissons alcooliques réfrigérées dans les points de vente de carburant."



Bordeaux > Toulouse: peut-on encore faire "le plein" d'alcool ?

Lors d'un trajet sur l'A62, notre envoyé spécial a multiplié les pauses-pipi... cole. A chaque passage dans une enseigne de restauration, notre pseudo boit-sans-soif prétexte une longue route pour justifier son envie de s'en "jeter un petit". Que va-t-on lui proposer à boire ? Va-t-on l'inciter à la modération ? Bilan après avoir écumé une dizaine d'aires de service.

Sandwicherie: le lever de coude attendra...

Subway, Brioche Dorée, La Croissanterie, Marie Blachère, Paul... On a beau éplucher chaque carte, impossible de trouver la moindre goutte de rince-gosier ! Même au comptoir du Ballon, c'est uniquement bières sans alcool, Red Bull et sodas. Pfff... Et à la caisse, on nous explique pourquoi : "Servir de l'alcool en sandwicherie ? On n'a absolument pas le droit, la réglementation nous l'interdit. Sur l'aire de service, le seul endroit où vous en trouverez, c'est dans les self et du côté des produits régionaux." Va pour un Perrier, donc...



En boutique: boissons énergisantes à gogo

Dans les neuf boutiques rattachées aux stations-service où nous avons fait un stop, c'est le même topo : aucune ne met d'alcool en rayon. En revanche, les frigos débordent littéralement de boissons énergisantes et on y trouve un peu de bières sans alcool... Discours unanime des employés : "Nous n'avons pas le droit de vendre d'alcool à emporter." OK. Cela étant, ces boutiques font pour la plupart caisse commune avec les "corners" dédiés aux produits régionaux. Et là, de l'alcool, ça n'est pas ce qui manque...



Produits locaux: on se croirait chez le caviste

Total, E.Leclerc, Avia... Ils sont tous sacrément "Fiers de nos régions" et de "Mon terroir", chacun y allant généreusement de son espace réservé aux produits du coin. Côté "solide", il y a du choix. Et côté "liquide", c'est carrément pléthorique : vins, digestifs, apéritifs... On ne saurait plus où donner du tire-bouchon. Du rosé léger à l'Armagnac qui tabasse, il y en a pour tous les goûts, tous les degrés, mais dans le respect de la réglementation : sur notre Bordeaux-Toulouse, on ne croise que des produits du Sud-Ouest. Mais aucune limite sur les quantités achetées. Cela étant, on n'est pas ici pour vider les rayons. Une bouteille de vin rouge et une de Floc de Gascogne suffiront. Et on ne les ouvrira qu'une fois arrivé à destination.

Self-service: jaja et bibine avec modération

Plateau en main, voyons ce que nous réservent les enseignes OriginR, Bistrone Comptoirs, l'Authentique Terroir, Nature Gourmande, ou encore Les Cantines... Ah, de l'alcool, il y en a. Mais le choix est limité : c'est bière (33 cl) type 1664 ou locale. Ou vin (du coin uniquement) en 25 cl ou 37,5 cl. Mais si on tente de prendre les deux, on se fait rembarquer. Notamment chez l'Authentique Terroir : "Je n'ai pas le droit de vous vendre deux boissons alcoolisées avec votre aligot-saucisse : c'est un plat, un alcool pas plus." Idem chez OriginR : "C'est la règle. Mais après votre plat, si vous revenez prendre un dessert, je pourrai vous vendre une autre bière."



Et en sortant de l'autoroute ? Sobriété (quasi) généralisée !



Lorsque, en 2009, nous avons mis à l'épreuve la nouvelle interdiction de vente d'alcool dans les stations-service entre 18h et 8h (et d'alcool réfrigéré à toute heure), 90% d'entre elles n'en avaient cure *. Aujourd'hui, les choses ont bien changé : sur trente stations, en ville et alentour, visitées (surtout des Total et Esso, quelques Avia et Shell), seules cinq proposaient de l'alcool. Parmi elles, deux en avaient tout un rayon au frais et on a même pu acheter une bouteille de rosé dans un Esso après le "couvre-feu". Un cas exceptionnel, désormais.



L'autoroute de la soif...

On ne va pas se mentir : ça n'est pas sur l'autoroute que les alcooliques vont charger la mule, mais en dehors. Pour autant, l'époque où les lieux de restauration des aires de service étaient "coulants" avec l'alcool est bel et bien révolue. Désormais, les enseignes prônent la modération, voire l'abstinence totale. Malheureusement, le danger est ailleurs : les vrais chauffards continueront à tracer leur route avec leur 1,6 g/l, soit le taux moyen d'alcool des responsables d'accidents mortels sur l'autoroute sur la période 2021/2025 **.

* Auto Plus n° 1091 (ça nous rajeunit pas !). ** Selon le dernier bilan officiel des accidents mortels sur autoroutes concédées.

Scandale Takata

Gonflée, la "pub" pour les airbags !



Incroyable! Je suis tombé sur une "pub" de Stellantis sur le rappel Takata! Ont-ils à ce point du mal à trouver les propriétaires d'autos concernées pour en arriver là? D'autant que ça doit leur coûter une petite fortune...

M. Daniel, Arpajon (91)

François Tarrain. Stellantis, comme tous les constructeurs touchés par le scandale, n'a pas le choix. L'arrêté du 9 avril 2025 "imposant des mesures restrictives provisoires concernant les véhicules équipés d'airbags Takata" oblige chaque groupe automobile à consacrer un budget d'au moins 5 € par quadrimestre et par voiture sous "stop drive" pour

mener des "campagnes et actions de prospection". Soit, avec 1,7 million de voitures soumises à une immobilisation, un budget global d'au moins 26 millions d'euros par an. Un minimum pour réussir à faire venir à l'atelier 1,3 million de véhicules dont l'airbag n'aurait pas encore été remplacé, dont plusieurs centaines de milliers sous stop drive. Sachant que, selon un nouvel arrêté du 15 juin 2026, la chasse aux retardataires se concentre avant tout sur les véhicules dont l'airbag "tueur" a été produit avant septembre 1999. Au passage, le texte en profite pour ajouter trois constructeurs à la liste des concernés: GMC, Infiniti et Porsche. Mais pas Saab, les 10000 propriétaires de modèles de la marque visés en France étant priés de faire changer leur airbag à leurs frais! Enfin, on apprend dans l'arrêté que l'objectif est de boucler la campagne Takata d'ici au 31 juillet... 2030. Long est encore le chemin.

Vous mentez aux "full" !

Dans le comparatif du n° 1976, vous opposez des full hybrid à des hybrides rechargeables. Il est dès lors incompréhensible d'y retrouver des micro-hybrides (Citroën C5 Aircross, Peugeot 5008...). Vous induisez ainsi le lecteur en erreur!

François, Liège (Belgique)

Stéphane Dupré. La frontière, autrefois bien tracée entre hybrides et micro-hybrides, a tendance à s'estomper, au point qu'elle n'est parfois plus pertinente. Les modestes alerno-démarrateurs qui soulagent le moteur se font en effet rares (Fiat 500, Suzuki Swift), tandis que certaines hybridations 48 V n'ont plus de "micro" que le nom: elles autorisent des phases en électrique et, surtout, elles font sérieusement baisser la conso: 6,2 l/100 km pour le C5 Aircross, 6,6 l pour le 5008, c'est digne d'une full hybrid!

Le 23 juillet, le ciel n'a jamais été aussi encombré: selon le site Flightradar24, il y a eu 153 359 vols commerciaux dans la journée. Un record! Et dans le même temps, pour sauver la planète, on nous incite à acheter une voiture électrique et à "privilégier la marche ou le vélo"... Pas sûr que ça suffise.

Bertrand F., Issoire (63)

Sulfateuse à Grenoble

Je viens de croiser pour la première fois ce véhicule dans les rues de Grenoble... Selon vous, quelle est sa fonction: s'agit-il d'une voiture radar ou est-elle utilisée par Google pour cartographier la ville?

Guy Grassot, par e-mail

François Tarrain. Ni l'un, ni l'autre! Cette Peugeot E-208 est une "sulfateuse à PV", autrement dit une voiture chargée de contrôler à la chaîne le stationnement payant via les lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation installés sur son toit. Une première à Grenoble, qui s'apprête donc à rejoindre les 70 communes ayant déjà adopté ce système de surveillance de masse du respect des horodateurs.



GUY GRASSOT

A la fraîche

En période de fortes chaleurs, est-il pertinent d'activer le recyclage de l'air en même temps que la clim? En faisant cela, on ne laisse en effet plus entrer l'air extérieur surchauffé...

D. V., par e-mail

Jérôme Fombelle. Vous avez raison! Le recyclage de l'air permet de s'isoler des nuisances extérieures (pollution, pollens, odeur de fumée...) et d'optimiser le fonctionnement de la clim: l'air circulant en circuit fermé, son refroidissement est plus rapide. Mais gare à ne pas en abuser, au risque de voir le taux de CO₂ grimper dans l'habitacle. D'ailleurs, pour éviter tout risque, certains véhicules enclenchent par intermittence l'entrée d'air, même dans ce mode. Sachez enfin que sur ceux équipés d'un détecteur qui gère automatiquement le recyclage, il est possible de forcer ce dernier.

Vos images

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



Quant à savoir ce que pourrait bien risquer un randonneur surpris en train de griller un stop dans la forêt domaniale de Dreux (28)...

Par Dominique Mathias



Pratique, la boîte à clés fixée sur le capot pour aller à la plage les mains dans les poches. Croisé à Saint-Cast-le-Guildo (22).

Par Bastien Cabanis



Des épaves abandonnées au milieu d'un champ, c'est courant. Mais une Renault 4 CV fossilisée, c'est plus rare. Vu à côté de Montboucher-sur-Jabron (26).

Par M. Leriche

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

400 PAGES, 5000 MODÈLES
POUR NE RIEN MANQUER !



La référence pour tout savoir sur toutes les voitures vendues en France et dans le monde. Prix, équipements, options, fiches techniques : 5000 modèles sur plus de 400 pages. Votre lecture indispensable de l'été !

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur    Pour une info en continu

Prix des carburants en France et en Europe

Qui prend le plus cher à la po



Malgré la canicule, c'est une douche froide dont les aoûtiers se seraient bien passés : pour eux, chaque plein se transforme en siphonnage en règle du portefeuille... a fortiori dans certains départements ! Et chez nos voisins, se fait-on aussi rincer ? En route pour un petit tour d'Europe des totems.

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

Si le mois de juillet 2026 a été le plus chaud jamais enregistré en France depuis 1900, août sera-t-il celui où la température sur les totems des stations-service restera dans les mémoires comme la plus bouillante ? Nous ne sommes qu'au milieu du mois, mais déjà le record semble à portée de pistolet : avec un gazole qui s'établissait il y a encore quelques jours à plus de 2,20 €/l et un SP95-E10 à plus de 2 € en moyenne, jamais les aoûtiers n'ont dépensé autant pour rouler ! La faute de la Russie qui a décidé de bloquer ses exportations de gazole au moins jusqu'en janvier 2027 ; du regain de tensions dans le détroit d'Ormuz ; de l'envolée du coût du raffinage (67 € la tonne en juillet 2025... 243 € en juillet 2026), mais aussi de la spéculation sur les marchés financiers. Conséquence de ce contexte instable où l'offre peine à suivre la demande : des prix à la pompe erratiques et de plus en plus décorrés des cours de l'or noir. Un exemple : le 7 août 2025, lorsque le baril de Brent

valait 62 €, le gazole était vendu 1,64 € en moyenne. Un an plus tard, le même pétrole ne coûte que 8 € de plus... mais le gazole a, lui, bondi de 60 cts ! Une punition à la pompe, qui impacte tous les Français – et plus largement tous les touristes – avec, cependant, des écarts substantiels d'un département à l'autre... Et surtout d'un pays européen à l'autre (voir carte ci-contre), certains gouvernements ayant décidé de faire un geste un peu plus généreux que la très limitée indemnité carburant de 100 € accordée sous conditions chez nous...

Un peu d'espoir pour la fin du mois

Bien malin celui qui saura prévoir l'évolution des prix d'ici à la rentrée. Mais il existe tout de même quelques indices qui laissent entrevoir une lueur d'espoir. Premièrement, la baisse du cours du Brent (passé de plus de 80 € à 64 € en trois semaines) a commencé à engendrer des effets. Ensuite, les pays de l'OPEP+ ont à nouveau décidé d'augmenter leur production de pétrole pour la rentrée.



Enfin, les tensions dans le détroit d'Ormuz sont (un peu) retombées la semaine dernière, les négociations pour sa réouverture n'étant pas enterrées. Résultat : avec toutes les réserves qui s'imposent, on peut tout de même escompter un repli des tarifs de l'ordre d'une douzaine de centimes pour le gazole, un peu moins pour l'E10.

L'objectif (raisonnable) pour la fin août ? Que le premier soit vendu en moyenne aux alentours de 2,15 €, et le second 1,95 €. En attendant, profitez des prix bloqués à 1,99 € chez TotalEnergies ce week-end et celui du 29-30 août, ciblez les enseignes les moins chères (voir notre palmarès ci-dessous) et gardez le pied léger... ■

Carburant

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 7 août 2026.

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

GAZOLE	Prix moyen ⁽¹⁾ 2,206 € ↘	SP95-E10	Prix moyen ⁽¹⁾ 2,003 € ↘
1 Total Access	2,127 €	1 Total Access	1,940 €
2 E.Leclerc	2,156 €	2 E.Leclerc	1,964 €
3 Hyper U	2,162 €	3 Carrefour (hypers)	1,968 €
4 Carrefour (hypers)	2,175 €	4 Auchan (hypers)	1,972 €
5 Auchan (hypers)	2,182 €	5 Hyper U	1,973 €
6 Super U	2,183 €		
7 Intermarché	2,189 €	E85	Prix moyen ⁽¹⁾ 0,866 € ↗
8 Esso Express	2,193 €	1 E.Leclerc	0,821 €
9 Netto	2,200 €	2 Hyper U	0,823 €
10 Carrefour Market	2,201 €	3 Intermarché	0,828 €

■ SP95 : 2,032 € ⁽¹⁾ ↘ ■ SP98 : 2,081 € ⁽¹⁾ ■ GPL : 1,044 € ⁽¹⁾ ↗ ■ Baril de Brent : 72,43 € ↘

1. Estimations Auto Plus, hors autoroute.



Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com

Bon plan ou pas ?

Chez l'Auto E.Leclerc, le kit E85 Biomotors à 579 €



La promesse : jusqu'au 30 septembre, le boîtier BIOFlex Connect est à 579 € au lieu de 690 € et le BIOFlex Air à 799 € au lieu de 890 €, pose comprise.

La vérif : un prix plancher pour passer au superéthanol, le coût du boîtier dépendant

du type de moteur. Même si l'E85 a subi une certaine inflation depuis un an (de l'ordre de + 10 cts/l), il reste encore plus de deux fois moins cher que l'E10. Tentant ! Notez qu'après la conversion, la réglementation impose de changer la carte grise. Et donc de payer les taxes ad hoc. Sauf qu'à 54 € en moyenne le cheval fiscal, nombre de convertis zappent – sans grand risque – cette étape.



Vite rentabilisé !

ompe ?

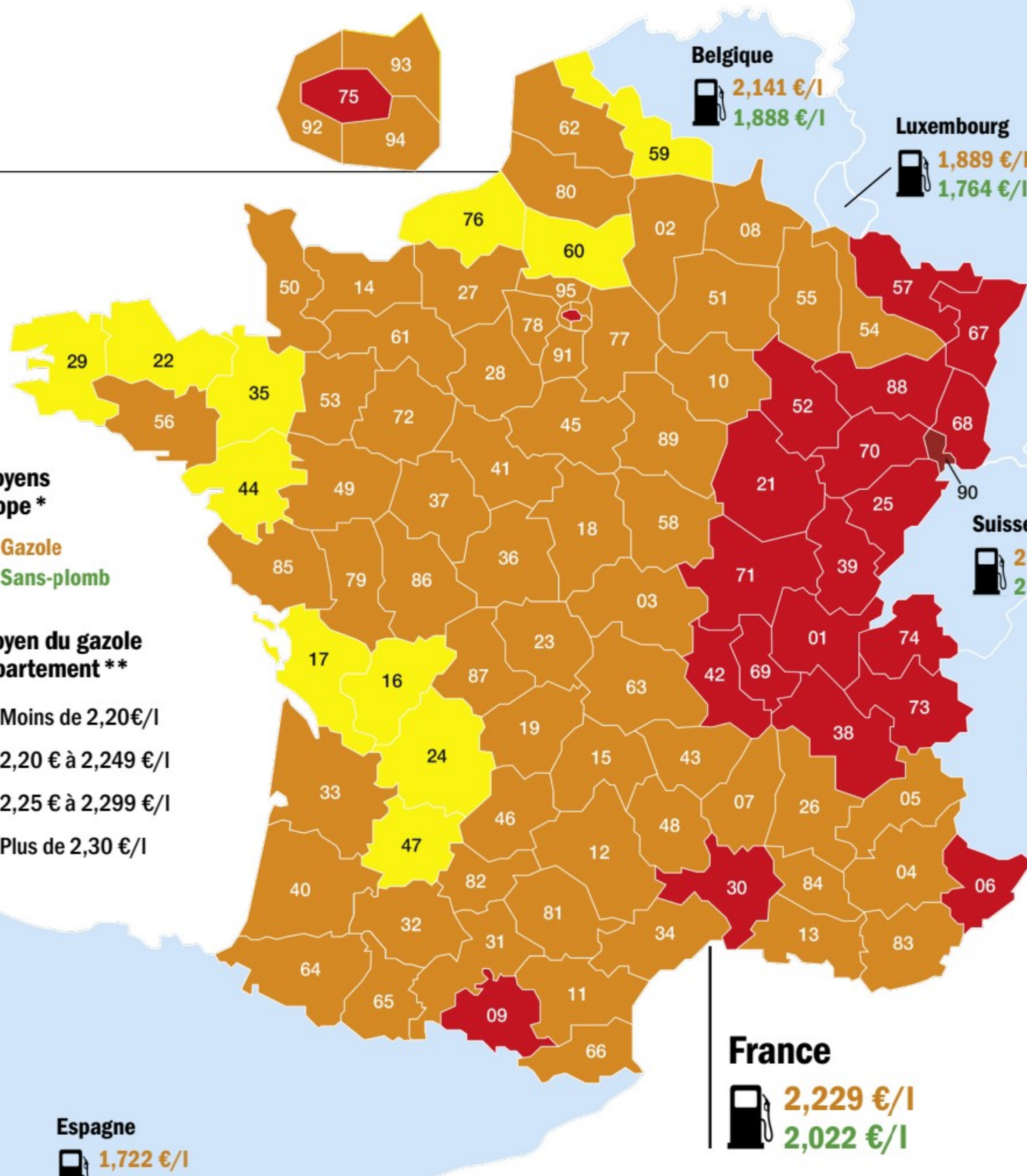


Prix moyens
en Europe *

Gazole
 Sans-plomb

Prix moyen du gazole
par département **

Moins de 2,20€/l
 2,20 € à 2,249 €/l
 2,25 € à 2,299 €/l
 Plus de 2,30 €/l



* Le 27 juillet (source : Fuel-prices.eu). ** Le 6 août (source : Prix-carburants.gouv.fr).

Qui est le mieux (ou le moins bien) loti ?

Pour le savoir, nous avons utilisé les relevés officiels du gouvernement, disponibles sur le site Prix-carburants.gouv.fr. Sur la base des tarifs quotidiens (ici, le 6 août) des 9805 stations-service référencées, nous avons estimé le prix moyen du gazole par département.

Jusqu'à 13 cts d'écart sur le gazole entre le Finistère et le Territoire de Belfort, c'est le maximum constaté ! Une sacrée

différence qui illustre un fait connu : plus le département est éloigné des côtes (donc des dépôts de carburant) et des raffineries, plus les coûts du transport se ressentent.

Quid du SP95-E10 ? Les disparités sont un peu moins palpables. Entre les Côtes-d'Armor et le Haut-Rhin, il y a environ 10 cts d'écart (1,99 € contre 2,09 €)... Sachant que globalement – et sauf exception –, les tendances sur l'E10 suivent celles observées sur le gazole.

Et ailleurs en Europe ? Sur la base des prix moyens relevés le 27 juillet, l'Espagne fait figure de paradis du "discount" ! Normal, le gouvernement a réduit la TVA et les taxes sur les carburants. Chez nos autres proches voisins, l'addition s'avère aussi un peu moins salée (sauf en Suisse) et carrément plus basse au Luxembourg. Cela étant, rien ne vaut un plein de gazole à Malte (1,21 €/l) ou à Chypre (1,64 €). En revanche, aux Pays-Bas (2,40 €), ça pique !

La question inattendue

Combien de modèles vendus à un exemplaire en juillet ?



BAOJUN

Alors que la Peugeot 208 a dominé les débats le mois dernier avec 6026 immats, à l'autre extrême, on dénombre 40 "orphelines". Outre des bolides (Aston Martin DBX, BMW M8, Ferrari 296 GTS...), quelques modèles exotiques (Devalliet Mugello) et des classiques (Audi Q7, Ford Mustang, Mercedes Classe G...), on trouve aussi des chinoises inconnues au bataillon (Faw Bestune Yueyi 07, Wuling Baojun Yunhai)... Détail amusant : un tiers des 40 modèles sont électriques, soit exactement la même proportion que sur l'ensemble du marché !

AAA-Data
Trusted data, useful innovation

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

Contrôles : vous les avez débusqués

Contrôle aux jumelles - Haute-Savoie (74)

A411, attention à votre vitesse aux abords du poste de douane de Vallard : le contrôle est placé au niveau du bureau de change. Limitation à 70 km/h.
46°11'17.4"N 6°12'11.3"E



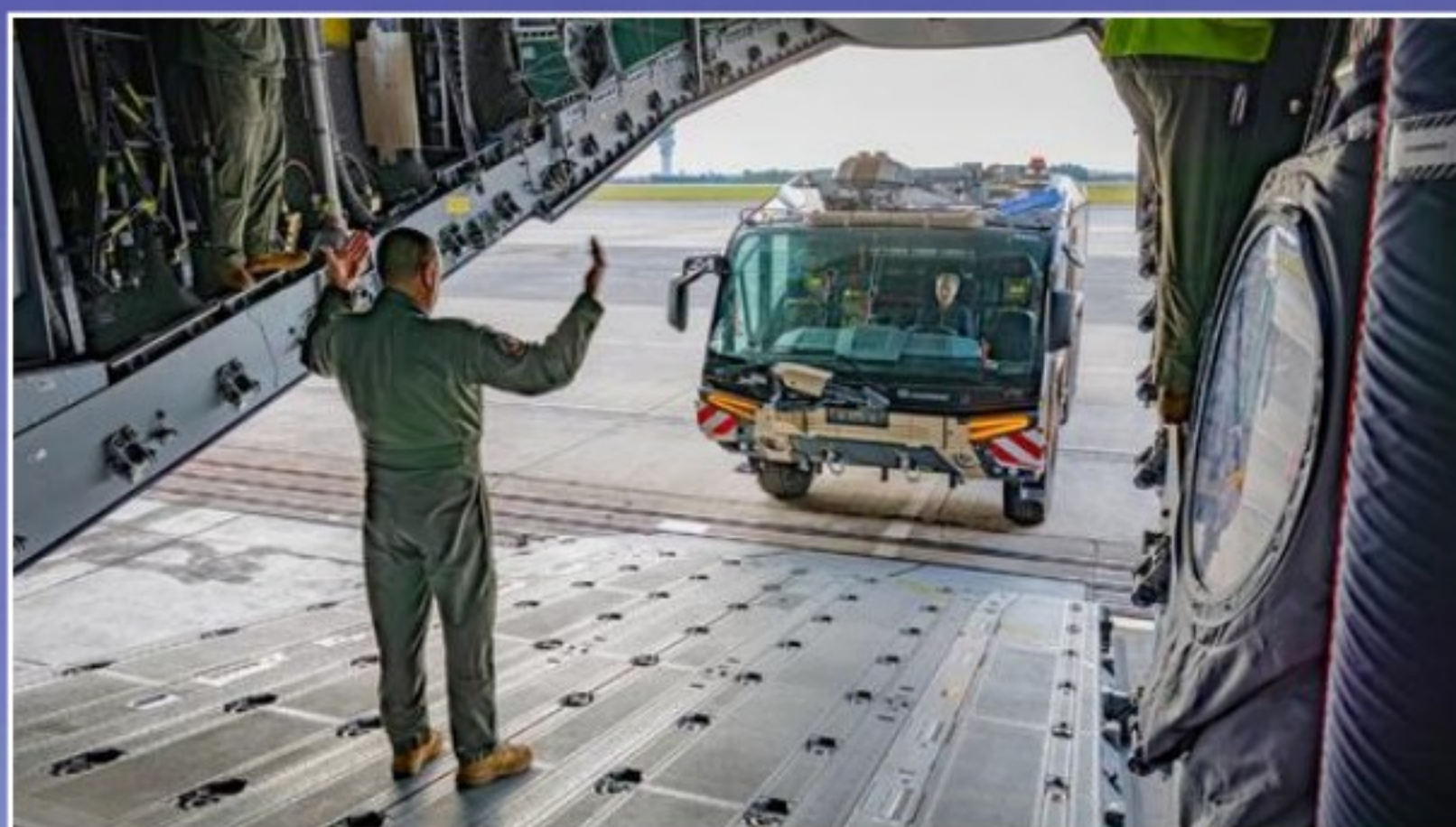
REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Haute-Vienne (87)

Ce Citroën C5 Aircross (GT-663-TY) circule depuis plusieurs semaines sur les routes de Haute-Vienne. Encore croisé, ici, à La Jonchère-Saint-Maurice.
45°59'57.1"N 1°28'07.2"E



Le Grizzly et le Panther

Ça n'est pas une fable de La Fontaine, mais la rencontre, sur le tarmac de l'aéroport militaire de Melsbroek, entre deux grosses bêtes : l'Airbus "Grizzly" A400M et le camion Panther A146. Fin juillet, la Belgique a envoyé en Gironde deux de ces engins de lutte contre les incendies pour aller épauler les pompiers sur le front des mégafeux. Une mission de routine pour l'avion de transport militaire : au cours de deux rotations, sa soute XXL (près de 18 m de long, 4 m de large, 3,85 m de haut) a accueilli au chausse-pied les 37 tonnes du Panther, tandis que neuf camions-citernes et une trentaine de militaires de l'armée belge rejoignaient le sud-ouest de la France par la route. En un mot : merci !

► **Photos :** Belgian Air Force





8 modèles à moins de 30 000 €

Les futures hybrides



La hausse des prix des voitures neuves ces dernières années est une douloureuse réalité. Si les modèles électriques peinent à rester abordables, malgré les aides à l'achat, les hybrides permettent encore d'accéder au neuf sans (trop) faire exploser son budget. La preuve par huit.

► **Texte :** Julien Sarboraria



Dacia Stepway \\\ Courant 2028

► Déclinaison à succès de la Sandero (plus de la moitié des ventes), la Stepway va prendre son indépendance pour devenir un modèle à part entière dans le catalogue de la marque d'ici deux ans. Elle aura la forme d'un SUV urbain d'environ 4,15 m, soit près de 15 cm de moins que le Duster. Sa palette de motorisations sera calquée sur celle de l'actuelle Sandero (reprise par la prochaine génération, annoncée en 2027). Au-dessus des modèles essence (115 ch) et bicarburant essence/GPL (120 ch), la gamme sera coiffée par le 1.8 full hybrid de 155 ch.



A partir de 23 000 € *

RENÉ DEMARETS



Dacia Striker \\\ Automne 2026

► Fort du succès commercial du Bigster, Dacia élargit son offre sur le segment des véhicules familiaux avec le Striker. Si le premier est un pur SUV, le second, plus long de 5 cm (4,62 m), s'apparente davantage à un break surélevé. Il reprend l'essentiel de l'offre mécanique du Bigster, avec une version bicarburant essence/GPL 1.2 mild hybrid de 140 ch, un 1.8 full hybrid de 155 ch à boîte auto. et même un 1.2 full hybrid 4x4 de 150 ch, grâce à un petit moteur électrique installé sur le train arrière. En revanche, cette version 4x4 ne sera pas proposée avec la bicarburant GPL.

A partir de 29 900 € *

des abordables

Fiat Grizzly \ Fin 2026

➤ Adieu Tipo, bonjour Grizzly! Ce nouveau modèle en reprendra le positionnement accessible, et sera dévoilé en détail lors du prochain Mondial de l'auto à Paris (du 12 au 18 octobre). Il s'agit d'un SUV compact de 4,40 m qui emprunte les codes stylistiques de la Grande Panda. Il entend donner du fil à retordre au Dacia Duster, grâce à des tarifs compétitifs et à une gamme de motorisations complète, comprenant des versions essence, hybride et même électrique. Fiat s'attaque également au segment des SUV coupés avec une déclinaison Fastback (en jaune), plus longue de 10 cm (4,50 m).



PHOTOS : FIAT



CHERY

Chery Tiggo 7 \ Automne 2026

➤ Après avoir lancé chez nous les marques Jaecoo et Omoda au printemps, le groupe chinois Chery sortira ses productions en son nom le 1^{er} septembre en France. Parmi les quatre modèles proposés, le Tiggo 7 (4,55 m) s'attaquera au segment des SUV compacts, l'un des plus disputés (Citroën C5 Aircross, Peugeot 3008, Renault Austral...). Si son design n'a rien de révolutionnaire, il entend surtout se démarquer par des tarifs très compétitifs : moins de 30 000 € en version full hybrid et moins de 35 000 € en hybride rechargeable. Cette dernière promet jusqu'à 90 km d'autonomie en électrique et une recharge de 30 à 80% en 20 minutes (batterie de 18,3 kWh).

Hyundai Bayon \ Début 2027

➤ Avec sa silhouette de minispace et son style décalé, le Bayon n'a jamais vraiment trouvé son public. Hyundai compte bien corriger le tir avec une seconde génération, présentée fin septembre, qui adoptera les codes d'un vrai SUV, tout en conservant une forte personnalité. Plus grand que l'actuel (4,18 m), il se positionnera face aux Renault Captur et Peugeot 2008. Sous le capot, la principale nouveauté sera l'arrivée d'une inédite motorisation full hybrid, qui équipera également les futures i20 et Kona. Des versions essence non électrifiées resteront toutefois au catalogue, afin de conserver un ticket d'entrée raisonnable.



SHPROSHOTS

Peugeot 208 restylée \ Courant 2027

► Alain Favey, le patron de Peugeot, l'a récemment confirmé : l'arrivée de la future E-208 (électrique) ne signera pas la fin de carrière de l'actuelle génération, encore pour quelques années au catalogue, afin de

conserver une offre hybride sur le segment des citadines. Pour rester dans la course, la 208 profitera d'une importante mise à jour l'an prochain (voir Auto Plus n° 1977). Baptisé "Long Life" en interne, ce

programme lui offrira un style extérieur inspiré de celui de sa sœur électrique, ainsi qu'un équipement modernisé (multimédia, écran tactile...). Les blocs essence et hybrides actuels seront reconduits.



Omoda 4 \ Fin 2026

► Déjà présente en France avec les Omoda 7 et Omoda 9, la jeune marque chinoise poursuivra son offensive au dernier trimestre avec l'Omoda 4. Long de 4,42 m, ce SUV compact se positionnera face aux Renault Symbioz, Kia Niro et Hyundai Kona. Comme ce dernier, il mise sur un style affirmé (grande calandre, ailes galbées). Côté moteur, il reprend la chaîne de traction hybride de son cousin, le Jaecoo 5. Celle-ci associe un moteur 1.5 turbo-essence de 143 ch à un bloc électrique de 204 ch, pour une puissance maxi combinée de 224 ch. Sa batterie de 1,83 kWh permet de courts roulages en mode électrique, et épaula le moteur thermique le reste du temps.



Toyota Yaris \ Courant 2028

► Malgré le poids des ans, la Yaris reste une excellente citadine que Toyota ne semble pas pressé de remplacer. En effet, la prochaine génération n'est pas attendue avant au moins deux ans. Si une déclinaison électrique est bien envisagée, l'hybride restera la pierre angulaire de la gamme. Toyota a d'ailleurs annoncé poursuivre le développement de cette technologie, afin de réduire encore la consommation. Cette future Yaris devrait, en revanche, profondément évoluer sur le plan du style, tout en conservant un gabarit compact (environ 4 m). Un choix à contre-courant de ses rivales directes, dont certaines dépassent aujourd'hui les 4,10 m.

Elles arrivent **prochainement...**

A moins de 30 000 €

BYD Dolphin G

➤ Développée spécifiquement pour l'Europe, cette grande citadine de 4,16 m (à l'essai p. 28) est la seule du segment à proposer une motorisation hybride rechargeable. Déclinée en deux puissances (176 ou 224 ch), elle promet jusqu'à 105 km d'autonomie en mode électrique. // **A partir de 23 990 €**

Dacia Sandero hybrid 155

➤ Annoncée à l'occasion du dernier restylage à l'automne 2025, la motorisation 1.8 hybrid de 155 ch (déjà disponible sur les Jogger, Duster et Bigster) débarque enfin sous le capot de la Sandero. Dans un premier temps, seule la version Stepway peut en bénéficier. Comptez tout de même 2 150 € de plus que l'Eco-G 120 auto., à finition équivalente. // **A partir de 21 400 €****



SÉBASTIEN STAUB/DACIA

MG ZS Plug-in Hybrid+

➤ MG Motor prépare une nouvelle génération de motorisations hybrides rechargeables. Elle associera des moteurs essence de 1,1 et 1,5 litre, spécialement conçus pour l'hybridation, à une batterie semi-solide, plus efficace et offrant une autonomie supérieure à celle des batteries actuelles. Le ZS inaugurera cette nouvelle chaîne de traction en 2027, avant son déploiement sur d'autres modèles de la marque. // **A partir de 27 900 €***

Toyota Yaris Cross restylé



TOYOTA

➤ Le petit SUV japonais arrive à la rentrée dans une version restylée. Au programme : calandre revue, signature lumineuse inédite, nouvelle teinte bronze (voir photo). Les deux motorisations hybrides de 116 et 130 ch sont reconduites, tout comme la transmission 4x4. // **A partir de 29 500 €**

Volkswagen Polo eTSI

➤ Pour se conformer à la future norme Euro 7, la Polo (à ne pas confondre avec l'ID. Polo électrique) fera le ménage dans sa gamme de motorisations d'ici à la fin de l'année. Elle recevra de nouveaux blocs essence eTSI micro-hybrides. Cette évolution concernera également le SUV Taigo. // **A partir de 23 500 €***

Et au-delà...

Audi Q7

➤ Cette troisième génération du Q7 (5,06 m) reste fidèle au thermique, mais dispose désormais d'une gamme entièrement électrifiée. Au lancement en octobre, seul un V6 diesel de 299 ch à hybridation 48 V (repris du Q5) sera proposé, avant l'arrivée de deux versions hybrides rechargeables de 395 et 490 ch au début de l'année prochaine. // **A partir de 99 150 €**



AUDI

Honda Civic restylée

➤ Après un léger restylage l'an passé (calandre, boucliers, jantes), la Civic bénéficiera d'une évolution technique au cours de l'été. Selon nos informations, la transmission à variation continue de la berline japonaise héritera de la technologie "S+ Shift", inaugurée sur le coupé Prelude, qui pousse encore plus loin la simulation des changements de rapports à l'aide de palettes au volant. // **A partir de 38 900 €* (en finition Sport)**

Kia Seltos



KIA

➤ Deuxième modèle le plus vendu de Kia dans le monde, le Seltos (4,43 m) débarque enfin en Europe dans sa seconde génération. Plus typé SUV qu'un Niro et plus compact qu'un Sportage (4,58 m), il vise le Renault Symbioz. En France, il sera

proposé en full hybrid de 154 ch et deux roues motrices ou de 178 ch en transmission intégrale. Lancement en novembre.

// **A partir de 36 000 €***

Volkswagen Golf & T-Roc Hybrid



VOLKSWAGEN AG

➤ La Golf et le T-Roc sont les deux premiers modèles à inaugurer la motorisation full hybrid de la marque. Elle combine un 1.5 TSI, deux moteurs électriques

et une batterie de 1,6 kWh, permettant de parcourir quelques kilomètres sans brûler de carburant. Pour l'heure, seule la version de 170 ch est disponible. Une de 136 ch suivra rapidement.

// **A partir de 42 500 €* (Golf) et 45 000 €* (T-Roc)**

Cet été, testez



Auto Plus

dès **5€**
+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

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1719301

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

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

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + une gourde en cadeau + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **5€ seulement** le 1^{er} mois puis 8,90€/mois au lieu de 16,24€*. Résiliable sans frais à tout moment⁽¹⁾.

(1)

☐ **Formule ANNUELLE** **5 mois OFFERTS** +

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une gourde en cadeau pour **99€ seulement** au lieu de 194,82€*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽²⁾.

(2)



KIOSQUE
mag.com



2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

Le:

Date et signature
obligatoires

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com: bit.ly/ap_1980 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (29,12 €) 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 8,90 € 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, 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...

28s sur le 1 000 m départ arrêté

pour la Cupra Raval VZ (226 ch)



YANN LEFEBVRE

Dans ce numéro, la nouvelle Cupra Raval VZ affronte l'Alpine A290 GTS de 220 ch, la "bombinette" tricolore (voir p. 32). Côté performances, la GTI électrique espagnole signe le kilomètre départ arrêté en 28s tout rond, soit une demi-seconde de mieux que sa rivale française. Parmi les modèles électriques de 400 ch maxi, labellisés "sportifs" et testés par le labo, elle se classe ainsi au 15^e rang, juste devant l'Alpine (17^e). Un résultat plutôt conforme à sa puissance. Mais on notera que d'autres citadines électriques font mieux, comme la sun SUV (ou plutôt, un "Sport Fastback" !) qui domine le classement : l'Alpine A390 GT décroche, en effet, la première place avec 25s3 devant le roadster MG Cyberster 2WD (2^e avec 25s6) et la sportive compacte Cupra Born VZ (3^e avec 25s9). A l'autre extrémité du classement, seuls deux modèles réclament plus de 30s aux 1000 m : l'Alpine A290 en version 180 ch (19^e avec 30s1) et l'Abarth 500e (20^e avec 30s2).

Vincent Desmonts

TOP 20

Accélération 1 000 m départ arrêté

1 ^{re}	Alpine A390 GT (400 ch)	25s3
2 ^e	MG Cyberster 2WD (340 ch)	25s6
3 ^e	Cupra Born VZ (326 ch)	25s9
4 ^e	Opel Mokka GSE (280 ch)	26s3
5 ^e	Alfa Romeo Junior Elettrica Veloce (280 ch)	26s5
5 ^{ex} ₂₆	Cupra Tavascan VZ 4Drive (340 ch)	26s5
5 ^{ex} ₂₆	Volkswagen ID.4 GTX (340 ch)	26s5
8 ^e	Mini Cooper JCW E (258 ch)	26s8
8 ^{ex} ₂₆	Mini Countryman SE All4 (313 ch)	26s8
8 ^{ex} ₂₆	Skoda Elroq RS (340 ch)	26s8
11 ^e	Lancia Ypsilon HF (280 ch)	26s9
11 ^{ex} ₂₆	Volkswagen ID.3 GTX (286 ch)	26s9
13 ^e	Mini Aceman JCW (258 ch)	27s2
14 ^e	Audi Q4 Sportback e-tron Perf. (286 ch)	27s5
15 ^e	Cupra Raval VZ (226 ch)	28s
16 ^e	Mini Cooper SE (218 ch)	28s2
17 ^e	Alpine A290 GTS (220 ch)	28s5
18 ^e	Cupra Raval Endurance (211 ch)	28s8
19 ^e	Alpine A290 (180 ch)	30s1
20 ^e	Abarth 500e 42 kWh (155 ch)	30s2

Tous les modèles testés cette semaine

Alpine A290 GTS - 220 ch	P. 32
BYD Dolphin G 1.5 DM-i - 212 ch	P. 28
Citroën ë-C3 Autonomie urbaine - 113 ch	P. 24
Cupra Raval VZ - 226 ch	P. 32
Dacia Sandero 1.0 SCe - 65 ch	P. 22
Dacia Duster 1.2 Eco-G - 120 ch	P. 25
Peugeot 208 1.2 Turbo - 100 ch	P. 21
Peugeot 2008 1.2 Turbo - 100 ch	P. 22
Peugeot 308 1.2 Hybrid - 145 ch	P. 27



NICOLAS SOLER

Peugeot 3008 1.2 Hybrid - 145 ch	P. 24
Renault 5 Autonomie urbaine - 95 ch	P. 23
Renault Clio 1.2 TCe - 115 ch	P. 21
Renault Captur 1.2 TCe - 115 ch	P. 25
Renault Symbioz 1.2 Eco-G - 120 ch	P. 27
Tesla Model Y Propulsion - 299 ch	P. 23
Toyota Yaris Cross 1.5 Hybride - 116 ch	P. 26
Toyota Yaris 1.5 Hybride - 116 ch	P. 26



Un essai rétro de la Panhard 24 CT P. 36

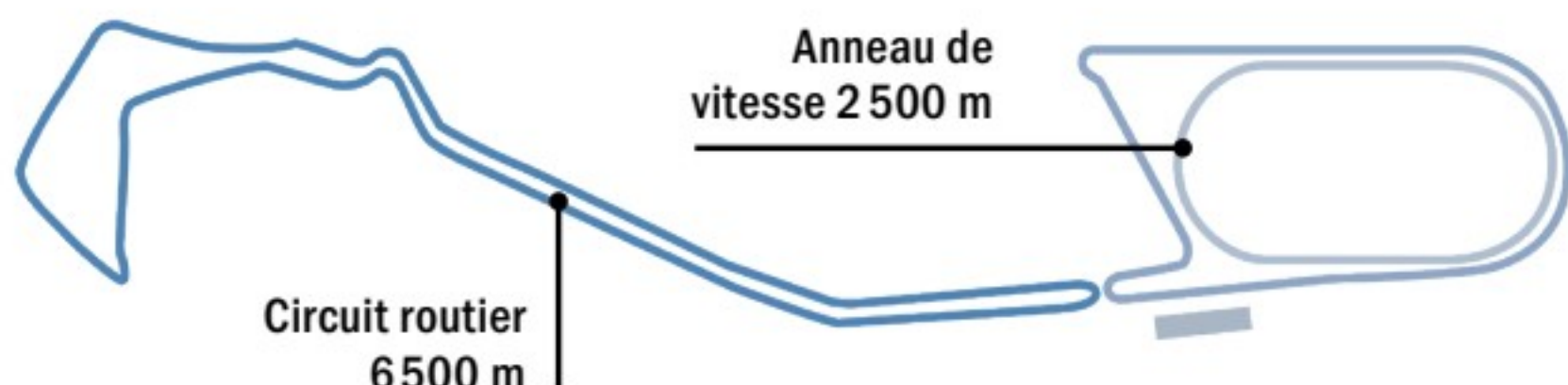
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

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.

STARS DU MARCHÉ

Que valent les versions premier prix ?



**14 modèles testés
par notre labo**

NICOLAS SOLER

Ces autos ont dominé les ventes en France au cours du premier semestre 2026. On a donc affaire, a priori, à des valeurs sûres. Sauf qu'elles sont souvent choisies dans des versions de milieu ou de haut de gamme. Conservent-elles toutes leurs qualités en entrée de gamme ?

► **Texte :** par l'ensemble du service Essais

Elles ont trusté le classement des meilleures ventes en France sur ce début d'année, auprès des particuliers et des professionnels, dans un marché pourtant difficile et de plus en plus concurrentiel. Un succès qui tient à leurs solides aptitudes routières, complétées d'une présentation souvent soignée et d'une riche dotation. Des atouts indéniables lorsque l'on coche les finitions hautes. Mais est-il vraiment nécessaire de puiser

dans ses économies pour profiter des qualités de ces modèles ? Ou peut-on se contenter de leur entrée de gamme ? C'est ce que nous avons cherché à vérifier.

Pas des stars à tout prix...

De la championne des ventes, la Renault Clio, à la quatorzième place du classement, la Peugeot 308, nous les avons essayées dans leurs versions les plus accessibles : petits moteurs (et petites batteries, le cas échéant), finition d'entrée de gamme...

Au-delà de notre évaluation des motorisations et des caractéristiques dynamiques, nous avons aussi épluché les équipements, avec parfois quelques mauvaises surprises. Au point de vous recommander, dans certains cas, de monter en gamme, pour profiter d'un moteur plus polyvalent, d'une meilleure autonomie, ou d'équipements qui paraissent indispensables aujourd'hui. Car une bonne affaire n'est pas qu'un prix, et une star n'est pas toujours une référence...

Au sommaire

Renault Clio	P. 21
Peugeot 208	P. 21
Dacia Sandero	P. 22
Peugeot 2008	P. 22
Tesla Model Y	P. 23
Renault 5	P. 23
Citroën ë-C3	P. 24
Peugeot 3008	P. 24
Renault Captur	P. 25
Dacia Duster	P. 25
Toyota Yaris Cross	P. 26
Toyota Yaris	P. 26
Renault Symbioz	P. 27
Peugeot 308	P. 27

Renault Clio

Essence

1.2 TCe Evolution - 115 ch

19 900 € / 18 700 € *

1^{ère} des ventes en 2026



NICOLAS SOLER

► Ce qu'elle a de bien.

Ce n'est pas un hasard si la nouvelle Clio conforte sa position en tête des ventes. Derrière une carrosserie radicalement différente, elle peaufine les atouts de sa devancière. Entre son intérieur remanié et moderne, son châssis agréable à mener et son amortissement très réussi, elle donne l'impression de conduire un modèle de la catégorie supérieure. Son moteur de 115 ch est volontaire et sobre, même sur autoroute (5,4 l/100 km). Enfin, hormis l'absence de clim auto. et de caméra de recul, l'équipement de base est correct.

► Ce qu'elle a de moins bien.

L'habitabilité arrière n'évolue pas et reste un des points faibles de la Clio. L'ensemble moteur/boîte n'est pas toujours doux, avec des grondements trop présents à bas régime, et un levier peu plaisant à manier. Et pour une boîte auto., comptez 2 300 €* de surcoût : il faut alors opter obligatoirement pour l'Eco-G à bicarburation essence/GPL (qui profite de moins de remise, mais d'un coût à l'usage plus attractif). Quant aux matériaux intérieurs, on a connu plus valorisant (la précédente génération faisait même légèrement mieux).



ARNAUD SAUNIER

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	190 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 190 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s2/10s7/16s8
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Coffre	350 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,12 x 1,77 x 1,45



L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AR ■ Clim manuelle ■ Ecran central 10,1"/25,7 cm avec Mirror Screen ■ Instrumentation numérique ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif.
IL LUI MANQUE : caméra de recul (300 €) ■ Clim auto. (indisponible) ■ GPS (800 €) ■ Jantes alliage (indisponibles).

Notre verdict

Un bon choix

Peugeot 208

Essence

1.2 Turbo Style - 100 ch

20 500 € / 17 900 € *

2^e des ventes en 2026



TIBO

► Ce qu'elle a de bien.

Alors qu'elle approche d'un important restylage (afin de faire durer ses versions thermiques), la 208 bénéficie de belles remises, qui rendent son tarif compétitif. Le 1.2 Turbo de 100 ch d'entrée de gamme, est assez plaisant à l'usage, et ne manque pas de répondant. Il est par ailleurs plutôt sobre. La 208 demeure l'une des citadines les plus confortables du moment, avec un amortissement bien calibré, et une insonorisation réussie. Enfin, les matériaux employés, certes pas luxueux, restent corrects dans cette version d'attaque.

► Ce qu'elle a de moins bien.

En finition Style, l'équipement est vraiment chic. Pas d'accoudoir central, pas de caméra de recul, ni d'ouverture et de démarrage mains libres, ou de climatisation automatique, même en option. Si le 3 cylindres 100 ch à boîte manuelle n'est pas un mauvais moteur, la version hybride de 110 ch à boîte auto. ne coûte qu'environ 400 € de plus, grâce à un malus nul et à une remise plus importante. Et il consomme encore moins : 0,8 l/100 km d'écart en ville ! Un choix qui s'impose donc logiquement...



AUTOMOBILE.TN

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 240 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s4
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8s3/10s2/15s6
Consommation moyenne	5,8 l/100 km
Coffre	345 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43



L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AR ■ Clim manuelle ■ Ecran central 10"/25,4 cm avec Mirror Screen ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto.
IL LUI MANQUE : accès et démarrage mains libres (indisponible) ■ Caméra de recul (indisponible) ■ Clim auto. (indisponible) ■ GPS (550 €).

Notre verdict Montez en gamme

Dacia Sandero

Essence

1.0 SCe Essential – 65 ch

13 290 € / 13 690 € *

3^e des ventes en 2026



NICOLAS SOLER

► Ce qu'elle a de bien.

Affichée à partir de seulement 13 700 €, la Dacia Sandero fraîchement restylée séduit d'abord par son tarif attractif. En entrée de gamme, son petit moteur essence se révèle aussi agréable en ville, que sur les routes secondaires. Il se distingue également par sa sobriété, avec une consommation moyenne de 6,1 l/100 km mesurée par notre labo. Rassurante sur la route, elle offre un bon niveau de confort. Enfin, ses places arrière généreuses et son coffre à la fois spacieux (380 dm³) et facile à charger séduiront les petites familles.

► Ce qu'elle a de moins bien.

Dépourvu de turbo, le petit 1.0 à trois cylindres manque cependant de vigueur lors des relances sur voie rapide, où ses limites se font rapidement sentir. On aurait également apprécié une boîte à six rapports. A 130 km/h en 5^e, le moteur tourne déjà à 4000 tr/min ! Cette finition Essential, d'entrée de gamme, déçoit aussi par son équipement très limité. La clim, l'écran tactile, ainsi que les vitres électriques AR sont absents. Enfin, la liste des options est maigre. Seule solution : viser la finition Expression (+1 510 €).



DACIA

NOS MESURES



Moteur essence	3 cylindres, 999 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	95 Nm à 3 500 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 400 €/0 €
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	37s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s/26s4
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Coffre	380 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,09 x 1,76 x 1,50

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AR ■ Bluetooth ■ Fermeture centralisée à distance ■ Régulateur/limiteur de vitesse, etc.
IL LUI MANQUE : climatisation manuelle (900 €) ■ Ecran tactile (790 €) ■ GPS (indisponible) ■ Roue de secours (250 €) ■ Vitres arrière électriques (indisponibles).

Notre verdict Montez en gamme ■

Peugeot 2008

Essence

1.2 Turbo Style – 100 ch

28 600 € / 25 500 € *

4^e des ventes en 2026



YANN LEFEBVRE

► Ce qu'il a de bien.

Dans sa version restylée (en 2023), le Peugeot 2008 reste une référence. Outre son look plaisant, ce petit SUV se montre agréable à conduire et procure un très bon niveau de confort, y compris sur les routes de campagne. On apprécie aussi les prestations du 1.2 turbo, même dénué d'hybridation dans cette version de base de 100 ch. Désormais doté d'une chaîne de distribution (à la place de la courroie du 1.2 PureTech, peu fiable), il s'adapte à tous les terrains et modère les coûts d'utilisation grâce à un appétit raisonnable. En moyenne,

comptez 6 l/100 km. De son côté, la finition Style offre une dotation convaincante (écran tactile, clim auto...), et la remise pour ce modèle peut atteindre 14 %.

► Ce qu'il a de moins bien.

En raison d'une habitabilité un peu trop juste aux places arrière, les grands adultes ne s'y sentiront pas forcément à leur aise pour de longs voyages. Le poste de conduite "i-Cockpit" fait toujours de l'effet, mais manque d'ergonomie, et le système multimédia de modernité. Enfin, ses rejets en CO₂ (129 g/km) valent à ce 2008 un malus non négligeable de 898 €.



SPOTICAR

NOS MESURES



Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 898 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s/11s/15s4
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Coffre	421 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,31 x 1,78 x 1,53

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : clim auto. (monozone) ■ Ecran tactile 10"/25,4 cm avec Mirror Screen ■ Phares (leds) et essuie-glaces auto. ■ Radar de recul ■ Régulateur/limiteur de vitesse, etc.
IL LUI MANQUE : caméra de recul + GPS (700 €) ■ Jantes alliage (indisponibles) ■ Régulateur de vitesse adaptatif (indisponible).

Notre verdict Un bon choix ◆

Tesla Model Y

Electrique

Standard Propulsion - 60 kWh - 299 ch

40 990 € / 34 500 € *

5^e des ventes en 2026



► Ce qu'il a de bien.

Le rapport prix/prestations du Model Y d'entrée de gamme paraît quasi imbattable. Outre la prime "coup de pouce" minimale de 3600 €, Tesla peut accorder jusqu'à 7 % de remise, abaissant ainsi le tarif à 34 500 € *. Avec ses 299 ch, ce Model Y offre des accélérations franches et sa batterie de 60 kWh assure une autonomie moyenne plutôt confortable de 410 km, selon notre labo. Sur voies rapides, comptez 350 km. Facile à recharger, grâce au réseau des Superchargeurs, le Model Y s'apprécie aussi pour sa belle habitabilité et son sens

pratique. A bord, les grands passagers sont choyés et le coffre géant s'avère très fonctionnel. Par ailleurs, la richesse des équipements enfonce le clou avec la présence, de série, de la conduite semi-autonome, des sièges avant électriques et chauffants...

► Ce qu'il a de moins bien.

La présentation dépouillée de cette version d'entrée de gamme manque de charme, avec des enjoliveurs en plastique et l'absence d'habillage du coffre avant. Il faut également faire l'impasse sur les bandeaux lumineux qui habillent l'extérieure comme intérieur.



YANN LEFEBVRE

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	440 Nm
CO₂/Prime "coup de pouce" ⁽¹⁾	0 g/km/- 3 600 à - 5 700 €
Batterie lithium-ion	60 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/secteur	5 h 40/23 h
Sur borne rapide (de 10 à 80%)	20 min environ (à 175 kW maxi)
Accélération 1 000 m D. A.	27s6 ▲
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s5 ▲
Autonomie moyenne	410 km ◆
Coffre	695 + 55 dm ³ ▲
Dim. L x l x h, en m	4,79 x 1,92 x 1,63

1. Selon revenu fiscal.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul || Chargeur embarqué 11 kW || Conduite semi-autonome || Ecran 15,4"/39 cm + GPS || Sièges AV électr, etc.
IL LUI MANQUE : câble de recharge sur secteur (200 €) || Sellerie similicuir (indispo.).

Notre verdict

Foncez ! ▲

Renault 5

Electrique

E-Tech Autonomie Urbaine Five - 40 kWh - 95 ch

24 990 € / 19 900 € *

6^e des ventes en 2026



ARNAUD SAUNIER

► Ce qu'elle a de bien.

Coup de cœur assuré pour cette citadine au look néo-rétro. La version d'entrée de gamme Five conserve les mêmes grandes roues de 18" que les autres, et habillées ici d'enjoliveurs particulièrement réussis qui font illusion. L'habitacle, au design très soigné, séduit tout autant, tandis que le système multimédia se montre à la fois réactif et intuitif. A l'usage, la R5 se révèle très agréable à conduire, notamment en ville où elle fait preuve d'une belle maniabilité. Mais son principal atout réside dans le réglage de ses suspensions.

Très bien calibrées, elles offrent un excellent confort et ce, quel que soit le type de terrain (autoroute, axes secondaires).

► Ce qu'elle a de moins bien.

Contrairement à la version de 120 ch (+3500 €), la R5 de 95 ch se limite à une recharge en courant alternatif, avec une puissance maximale de 11 kW. Elle ne peut donc bénéficier de la recharge rapide, même en option. Ainsi, cette Renault 5 se destine avant tout à un usage urbain et aux trajets du quotidien. Comme pour les autres versions, on regrette aussi le manque d'espace pour caser ses pieds, à l'arrière.



ARNAUD SAUNIER

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à rotor bobiné
Couple maxi	215 Nm
CO₂/Prime "coup de pouce" ⁽¹⁾	0 g/km/- 3 620 à - 6 180 €
Batterie lithium-ion	40 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/secteur	4 h/18 h
Sur borne rapide	Indisponible
Accélération 1 000 m D. A.	35s ■
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s4 ●
Autonomie moyenne	280 km ●
Coffre	310 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	3,93 x 1,81 x 1,50

1. Selon revenu fiscal.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : accès mains libres || Clim manuelle || Codes/phares auto. || Phares (full led) et essuie-glaces auto. || Régulateur/limiteur de vitesse, etc.
IL LUI MANQUE : câble de recharge sur secteur (400 €) || GPS (indisponible).

Notre verdict Montez en gamme ■

Citroën ë-C3

Electrique

Autonomie Urbaine You - 30 kWh - 113 ch

20 390 € / 16 000 €*

7^e des ventes en 2026

PHOTOS: NICOLAS SOLER



► Ce qu'elle a de bien.

Proposée à partir de 16 000 €* après une remise d'environ 4 % et la prime "coup de pouce" minimale de 3 600 €, voire dès 13 900 €* pour les ménages les plus modestes bénéficiant d'un bonus de 5 700 €, la C3 électrique figure parmi les citadines électriques les plus abordables du marché. Un argument de poids, qui lui permet de s'afficher légèrement moins chère que la C3 Turbo 100 ch You (16 100 €*). Les amateurs de confort apprécieront ses suspensions particulièrement souples, tandis que son habitacle spacieux et

fonctionnel facilite le quotidien.

Les nombreux espaces de rangement constituent enfin un atout supplémentaire.

► Ce qu'elle a de moins bien.

Avec sa petite batterie (seulement 30 kWh), l'ë-C3 montre rapidement ses faiblesses, dès que l'on quitte la ville. Son autonomie moyenne se limite à 175 km, ce qui pénalise fortement les déplacements extra-urbains, d'autant que sa puissance suffit tout juste à s'insérer dans la circulation. A bord, l'équipement de série se révèle limité en You (pas d'écran tactile), et l'ambiance très dépouillée manque clairement de chaleur.



NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	125 Nm
CO ₂ /Prime "coup de pouce" ⁽¹⁾	0 g/km / - 3 600 à - 5 700 €
Batterie lithium-ion (LFP)	30 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/secteur	5 h à 7,4 kW/15 h
Sur borne rapide (de 10 à 80 %)	36 min environ (à 30 kW maxi)
Accélération 1 000 m D. A.	35s6
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s1
Autonomie moyenne	175 km
Coffre	310 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57

1. Selon revenu fiscal.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : airbags (6) ■ Aide au stationnement AR ■ Chargeur embarqué 7,4 kW ■ Clim manuelle ■ Rétroviseurs électriques ■ Vitres AV électriques, etc.
IL LUI MANQUE : chargeur 11 kW (indisp.) ■ Ecran tactile + GPS (indisponibles).

Notre verdict Montez en gamme ■

Peugeot 3008

Hybride

1.2 Hybrid Allure - 145 ch

41 300 € / 33 200 €*

8^e des ventes en 2026

PHOTOS: NICOLAS SOLER



► Ce qu'il a de bien.

Il est possible d'obtenir jusqu'à 21 % de remise en concession sur ce 3008, faisant ainsi passer son prix de 41 300 € à 33 200 €* (malus compris) en finition Allure. En plus de son look attractif, le 3008 séduit par un habitacle aussi spectaculaire que soigné. Sa planche de bord au design très contemporain (même si la dalle numérique est ici moins moderne qu'en GT) s'accompagne d'une finition léchée. La motorisation hybride de 145 ch allie douceur, performances suffisantes et sobriété, tandis que l'amortissement figure aussi parmi

les principaux atouts de ce SUV. Bien calibré, il offre un bon niveau de confort tout en préservant le comportement routier.

► Ce qu'il a de moins bien.

Le 3008 ne se montre pas aussi logeable que son gabarit pourrait le laisser espérer. Son habitabilité arrière, un peu juste, et sa modularité limitée risquent de décevoir les familles. On regrette aussi l'ergonomie compliquée et la lenteur du système multimédia (Renault fait bien mieux!). D'autre part, le sochalien n'est désormais plus aussi sympa à conduire que son devancier, à cause de son châssis un peu plus pataud.



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi (thermique/électrique)	230 Nm/51 Nm
Malus CO ₂ /au poids	+ 310 €/+ 230 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s9
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Coffre	520 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : accès et démarrage mains libres ■ Aide au stationnement AR + caméra de recul ■ Clim auto. bizona ■ Ecran tactile 10"/25,4 cm + Mirror Screen ■ Jantes alu 18" ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur/limiteur de vitesse, etc.
IL LUI MANQUE : GPS (800 €) ■ Sièges AV électriques et chauffants (400 €).

Notre verdict Pourquoi pas ? ●

Renault Captur

Essence

1.2 TCe Evolution - 115 ch

27 300 € / 24 100 € *

9^e des ventes en 2026



FLORIAN GROUT

► Ce qu'il a de bien.

Le Captur restylé séduit par son style et son coloris rouge livré de série. Même en entrée de gamme, présentation et finition sont soignées. Parmi ses autres points forts figurent la banquette coulissante, une ergonomie bien pensée et un grand écran tactile de 10,4"/26,4 cm, à la fois lisible et intuitif. Très polyvalent et à l'aise aussi bien en ville que sur voie rapide, le Captur profite également d'un moteur turbo-essence de 115 ch suffisamment puissant. Sa base technique aboutie lui assure par ailleurs un bon niveau de confort.

► Ce qu'il a de moins bien.

Comme toute finition de base, l'Evolution fait l'impasse sur certains équipements, à commencer par la clim auto. et un écran de compteurs un peu plus grand (7"/18 cm au lieu de 10"/25,4 cm). Le Captur n'est pas non plus le plus spacieux de sa catégorie et les passagers arrière s'y sentent un peu à l'étroit. Mais sachez surtout que pour seulement 300 €* de plus (malgré une remise inférieure au TCe 115), la version 1.2 Eco-G 120 (bicarburant essence/GPL) garantit un coût à l'usage encore plus favorable.



NICOLAS SOLER

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	190 Nm
Malus CO ₂ /au poids	+ 898 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Vitesse maxi	180 km/h
0 à 100 km/h	12s3
Consommation cycle mixte	5,7 l/100 km
Coffre ⁽¹⁾	402/522 dm ³ ▲
Dim. L x l x h, en m	4,23 x 1,80 x 1,58

1. Banquette reculée/avancée

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AR + caméra de recul ■ Clim manuelle ■ Ecran tactile 10,4"/26,4 cm ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur/limiteur de vitesse ■ Vitres AV/AR électriques.
IL LUI MANQUE : accès et démarrage mains libres (indisponibles) ■ Clim auto. (indisponible) ■ GPS (1 000 €) ■ Jantes alu (indisponibles).

Notre verdict

Passez au GPL ●

Dacia Duster

Essence/GPL

1.2 Eco-G Essential - 120 ch

19 990 € / 20 300 € *

10^e des ventes en 2026



NICOLAS SOLER

► Ce qu'il a de bien.

Tarif abordable et motorisation économique constituent les principaux atouts du Duster d'entrée de gamme. Le 1.2 Eco-G 120 à bicarburant essence/GPL délivre des performances tout à fait satisfaisantes, grâce à son couple de 200 Nm. Son principal avantage réside dans son coût d'utilisation modéré, si l'on roule au GPL (environ 1 € le litre), malgré une surconsommation d'environ 30%. Un argument fort dans le contexte actuel. A ces qualités s'ajoutent un comportement routier abouti et un habitacle spacieux.

Les passagers arrière jouissent d'un espace généreux, tandis que le volume de coffre figure parmi les meilleurs de la catégorie.

► Ce qu'il a de moins bien.

Cette version d'entrée de gamme très dépouillée peine à séduire, notamment à bord : plastiques bas de gamme omniprésents, dotation très basique (absence d'écran tactile et de vitres arrière électriques, même en option). Seule solution, cocher la finition Expression (caméra de recul, écran tactile, jantes alu...), pour un surcoût de 2 310 €, plus en accord avec les qualités du Duster.



DA CIA

NOS MESURES

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	200 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 330 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	33s2 ●
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	7s8/11s8/19s7 ●
Consommation moyenne ⁽²⁾	8,6 (6,7) l/100 km ◆
Coffre	495 dm ³ ▲
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66

1. Au GPL. 2. Au GPL (à l'essence).

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : aide au stationnement AR ■ Banquette 2/3-1/3 ■ Bluetooth ■ Clim manuelle ■ Phares auto. ■ Régulateur/limiteur de vitesse.
IL LUI MANQUE : écran tactile (indisponible) ■ Essuie-glaces auto. (indisponibles) ■ Surveillance angles morts (indisponible) ■ Vitres AR électriques (indisponibles), etc.

Notre verdict

Montez en gamme ■

Toyota Yaris Cross

Hybride

1.5 Hybride 2WD Dynamic – 116 ch

29 500 € / 29 500 € *

11^e des ventes en 2026



➤ Ce qu'il a de bien.

L'un des principaux atouts de ce Yaris Cross est (comme la plupart des Toyota hybrides) sa sobriété, surtout en ville. Comptez 4,7 l/100 km en parcours urbain. Tout simplement le meilleur score de sa catégorie. Par ailleurs, la transmission à variation continue e-CVT rend le Yaris Cross particulièrement doux lors des évolutions à faible allure. Il est aussi très bien équipé dès la finition d'entrée de gamme : caméra de recul, clim auto., écran central 9"/22,9 cm avec Mirror Screen, feux de route auto., régulateur adaptatif, etc.

➤ Ce qu'il a de moins bien.

Tout juste restylé, le Yaris Cross perd la petite remise à laquelle il avait droit, et devient donc cher. De plus, son moteur de 116 ch avoue vite ses limites hors agglomération : bruyant et peu performant, il ne séduit qu'une minorité d'acheteurs. Et opter pour le 130 ch coûte 2 700 € de plus (car non disponible en finition de base), sans gain significatif. La finition est décevante, surtout à ce prix, avec des matériaux peu soignés présents dans l'ensemble de l'habitacle. Enfin, le Yaris Cross est fermement amorti, sans que cela se traduise par un comportement dynamique.



NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres, 1 490 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 80 ch
Couple maxi	120 Nm à 3 600 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	0 €/0 €
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	33s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s2
Consommation moyenne	5,7 l/100 km
Coffre	436 dm ³
Dim. L x l x h, en m	4,18 x 1,77 x 1,60

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : caméra de recul ■ Ecran central 9"/22,9 cm avec Mirror Screen ■ Entrée/démarrage mains libres ■ Instruments numériques ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif ■ Rétro intérieur jour/nuit auto.
IL LUI MANQUE : conduite semi-autonome (indisponible) ■ Jantes alliage (indisponible).

Notre verdict Pourquoi pas ?

Toyota Yaris

Hybride

1.5 Hybride Dynamic – 116 ch

24 850 € / 21 900 € *

12^e des ventes en 2026



➤ Ce qu'elle a de bien.

La Yaris, avec ce moteur hybride de 116 ch, est d'une sobriété remarquable : 4,6 l/100 km en ville, son terrain de prédilection grâce à sa transmission e-CVT d'une grande douceur. Elle bénéficie aussi de phases électriques fréquentes, à défaut d'être longues. Petite (et donc facile à manier), la Yaris est pourtant vraiment spacieuse aux places arrière. Et son équipement de série est franchement riche (caméra de recul, entrée/démarrage mains libres, régulateur de vitesse adaptatif...), dès cette entrée de gamme Dynamic.

➤ Ce qu'elle a de moins bien.

Son moteur "mouline" à haut régime dès qu'il est sollicité, que ce soit lors des relances, sur voie rapide, ou en montée. Il est alors trop bruyant, pour des performances peu convaincantes. La Yaris est également un peu trop fermement amortie, surtout en ville. Côté présentation intérieure, elle a pris un sacré coup de vieux, et n'offre pas une ergonomie idéale. L'ensemble, agrémenté de matériaux très quelconques. Enfin, la petite Toyota reste affichée à un tarif élevé, malgré une remise qui atteint désormais 12% en concession.



NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres, 1 490 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 80 ch
Couple maxi	120 Nm à 3 600 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	0 €/0 €
Boîte	Auto. à variation continue
Accélération 1 000 m D. A.	32s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s
Consommation moyenne	5,2 l/100 km
Coffre	295 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,94 x 1,75 x 1,50

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE : caméra de recul ■ Ecran central 9"/22,9 cm avec Mirror Screen ■ Entrée/démarrage mains libres ■ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur de vitesse adaptatif ■ Rétro intérieur électrochrome.
IL LUI MANQUE : instrumentation numérique (indisponible) ■ Jantes alliage (indisponible).

Notre verdict Pourquoi pas ?

Renault Symbioz

Essence/GPL

1.2 Eco-G Evolution - 120 ch

29 900 € / 28 300 € *

13^e des ventes en 2026



NICOLAS SOLER

► Ce qu'il a de bien.

En entrée de gamme, un nouvel ensemble de 120 ch équipe le Symbioz, qui propose aussi une motorisation hybride de 160 ch. De quoi permettre de passer sous la barre des 30 000 €, mais surtout d'économiser au quotidien, grâce à l'alimentation au GPL. A l'usage, les pleins à environ 1 € le litre font du bien au budget, malgré une surconsommation de 30% par rapport à l'essence. Le Symbioz offre par ailleurs une belle modularité, grâce à sa banquette coulissante. Et le coffre, qui ne rend que 20 dm³ à l'hybride, reste généreux.

Enfin, la dotation de série en Evolution est sérieuse: écran central complet, clim auto., caméra de recul...

► Ce qu'il a de moins bien.

Cette motorisation n'est ici disponible qu'avec la boîte manuelle, dont le maniement n'est pas des plus agréables (débattements longs, inertie du moteur...). Le trois cylindres n'étant pas un foudre de guerre, il faut jouer du levier pour en tirer profit, et il se montre alors un peu trop présent (bruit, vibrations). Enfin, l'agencement intérieur du Symbioz, s'il reste rationnel, commence à dater, et les matériaux manquent de chic.



RENAULT

NOS MESURES

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Non
Couple maxi	200 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	+ 230 €/0 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	32s4 ●
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	7s3/10s8/17s1 ●
Consommation moyenne ⁽²⁾	8,1 (6,2) l/100 km ▲
Coffre ⁽³⁾	460/590 dm ³ ▲
Dim. L x l x h, en m	4,42 x 1,80 x 1,58

1. Au GPL. 2. Au GPL (à l'essence). 3. Banquette reculée/avancée.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE: aide au stationnement AR + caméra de recul || Banquette coulissante || Ecran central 10,4"/26,4 cm avec Mirror Screen || Instrumentation numérique || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Régulateur/limiteur de vitesse.
IL LUI MANQUE: aide au stationnement AV + GPS (1 000 €) || Régul. adaptatif (indispo.).

Notre verdict

Foncez! ▲

Peugeot 308

Hybride

1.2 Hybrid Style - 145 ch

33 850 € / 27 100 € *

14^e des ventes en 2026



FLORIAN GROUT

► Ce qu'elle a de bien.

Assortie d'une remise négociable jusqu'à 20%, la 308 d'entrée de gamme s'offre un tarif alléchant, d'autant qu'elle ne souffre d'aucun malus. Son moteur hybride 48 V est sobre et volontaire. Cette berline est aussi l'une des mieux amorties du segment: confortable, mais pas pataude pour autant. Un régal en voyage, d'autant qu'elle est aussi bien insonorisée. Son intérieur n'a pas pris une ride, et, même dans cette entrée de gamme, il se révèle plutôt cossu. Enfin, depuis le restylage de 2025, l'équipement de base a un peu progressé.

► Ce qu'elle a de moins bien.

En ville, la boîte automatique (robotisée) manque de douceur, notamment à basse vitesse, avec quelques à-coups. La 308 reste aussi l'une des moins logeables de sa catégorie aux places arrière. La position de conduite, imposée par l'i-Cockpit et typique de Peugeot, ne conviendra pas à tout le monde (compteurs masqués par le petit volant). Le logiciel de son écran central est lent, daté, et peu facile à appréhender. Enfin, certains équipements manquent à l'appel, y compris en option, comme la caméra de recul.



STARTERRE

NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm ³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/min
Malus CO ₂ /au poids	0 €/0 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s1 ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1 ●
Consommation moyenne	6,2 l/100 km ◆
Coffre	397 dm ³ ◆
Dim. L x l x h, en m	4,37 x 1,86 x 1,44

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE: aide au stationnement AR || Clim auto. bizonne || Ecran tactile 10"/25,4 cm avec Mirror Screen || Gestion codes/phares auto. || Instrum. numérique || Jantes alliage 16" || Phares (à leds) et essuie-glaces auto. || Régulateur adaptatif.
IL LUI MANQUE: caméra de recul (indisponible) || GPS (600 €).

Notre verdict

Un bon choix ◆



Hybride rechargeable

BYD Dolphin G**1.5 DM-i Comfort – 212 ch**
28 490 € / 28 490 €* **On a testé la première citadine hybride rechargeable**

Un cocktail branché inédit



Développée pour l'Europe, cette Dolphin G DM-i est la première citadine hybride rechargeable du marché. BYD la propose au prix de ses rivales hybrides simples, qu'elle attaque avec des arguments massue. Que vaut-elle dans sa version à grosse batterie ?

► **Texte :** Jacques Warnery – **Photos :** Florian Grout / Arnaud Saunier

Premier modèle du géant chinois BYD entièrement conçu pour l'Europe et uniquement vendu sur le Vieux Continent, la Dolphin G DM-i investit un créneau de citadines polyvalentes aussi disputé que compétitif. Elle

cache sous un style convenu une hybridation rechargeable, proposition inédite sur le segment. Cumulant la puissance d'une petite sportive (212 ch) et une autonomie électrique annoncée à 105 km dans cette version, elle s'affiche à 28 490 €.

Le budget

Le vrai prix d'achat : en l'absence de toute remise, mais aussi de tout malus, le prix catalogue correspond au "vrai prix", soit 28 490 €.

Le niveau d'équipement : l'entrée de gamme Active est facturée 23 990 € avec une dotation déjà honorable. En Comfort, cette Dolphin reçoit, entre autres, GPS, jantes alu 18", sièges AV électriques, vision par caméra à 360° et toit panoramique sont de série.

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

L'offre semble diablement tentante face aux références de la catégorie comme la Renault Clio E-Tech ou la Toyota Yaris qui, elles, se contentent d'une hybridation "simple". Sauf qu'en l'absence de tout rabais, la Dolphin G est finalement un peu plus chère que ses rivales, qui bénéficient de gestes commerciaux. Mais ce léger surcoût est largement compensé par une dotation pléthorique (voir page suivante).

Assez longue (4,16 m, contre 4,12 m pour une Renault Clio) et pratiquement aussi haute qu'un petit SUV (1,57 m), la Dolphin G parie sur ses dimensions généreuses pour privilégier la vie à

bord. L'habitabilité arrière n'a pourtant rien d'exceptionnel. La batterie, implantée sous le châssis, rehausse en effet le plancher et la hauteur sous pavillon est réduite, le toit panoramique grignotant ici quelques centimètres. En outre, malgré un volume annoncé de 425 dm³, le coffre manque de longueur, et son seuil haut perché nuit à la facilité de chargement. Rien à redire côté rangements.

Bien que moderne, la présentation intérieure banale, les coloris sombres et les plastiques bon marché rendent l'ambiance tristoune. Pour autant, les interfaces numériques sont à l'honneur, avec une instrumentation et un écran tactile qui atteignent chacun 12,8" (32,5 cm) dès le deuxième niveau de finition. L'écran central réunit l'essentiel des fonctions, réduisant les touches physiques au minimum.



La version Comfort (comme les Boost à 26 990 € et Sport à 29 490 €) revendique 212 ch et 105 km d'autonomie électrique avec une batterie de 18,3 kWh. Vendue 23 990 €, l'Active se contente de 176 ch et 40 km en électrique (batterie de 7,42 kWh).



Nombre de places: 5



Volume: 425 dm³

La largeur aux coudes demeure généreuse, mais la hauteur sous pavillon est comptée. Le coffre de 425 dm³ (dont 45 dm³ sous le plancher) est généreux, cependant ses formes un peu tarabiscotées et sa modularité basique déçoivent.

L'ensemble hybride rechargeable reprend par ailleurs le principe des autres modèles du groupe. Alimenté par une batterie d'une capacité de 18,3 kWh dès le deuxième niveau de finition, le bloc électrique de 163 ch anime l'ensemble le plus souvent.

Hybridation pertinente

Le moteur thermique peut aussi s'en charger au moyen d'un pignon fixe et d'un embrayage, ou assister son homologue électrique quand le besoin de puissance se fait sentir. Mais il sert surtout à produire de l'électricité, voire à recharger la batterie. Le champ d'action en tout électrique atteint environ 80 km dans la vraie vie, soit bien assez pour la plupart des trajets quotidiens, à condition, bien sûr, de pouvoir recharger chez soi. Ensuite, le système hybride prend le relais



Un peu plus longue que ses rivales (4,16 m), la Dolphin G DM-i est surtout plus haute (1,57 m) à cause de sa batterie nichée sous le plancher. Ses proportions évoquent celles d'un petit monospace.



La puissance de charge de 6,6 kW en courant alternatif est déjà suffisante. Rare pour une PHEV: on peut aussi charger sur borne rapide DC (à 39 kW maxi) pour récupérer de 10 à 80 % en 26 minutes.

quand le niveau de charge de l'accumulateur s'abaisse à 20 %. Très doux à l'usage, il fonctionne alors de manière transparente et se montre sobre. Les 5 l/100 km sont largement atteignables en conduite calme. Le niveau so-

nore, élevé en cas de forte sollicitation, rappelle de surcroît que cet ensemble préfère les manières douces. Les relances peuvent d'ailleurs décevoir si l'on attend réellement 212 ch. Elles correspondent davan-

tage aux 163 ch du seul bloc électrique. Elles apparaissent en tout cas plus toniques que celles de la concurrence hybride, et suffisent largement. D'autant que l'ensemble se montre plus réactif que sur >>>

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité: ABS + AFU + ESP

■ Airbags (7) ■ AFIL active ■ Alerte de circulation transversale AV/AR ■ ESP ■ Lecture des panneaux ■ Régulateur adaptatif ■ Surveillance des angles morts. **Agrément:** affichage tête haute étendu ■ Aide au stationnement AV/AR + vision par caméra à 360° ■ Banquette 60/40 ■ Chargeur de smartphone à induction ■ Clé numérique ■ Ecran tactile 12,8"/32,5 cm avec Google + GPS + Apple CarPlay/Android Auto ■ Fonction V2L (alimentation des accessoires extérieurs) ■ Instrumentation numérique 12,8"/32,5 cm ■ Jantes alu 18" ■ Ports USB ■ Sièges AV et volant chauffants ■ Siège conducteur électrique ■ Système audio 8 HP ■ Toit panoramique.

EN OPTION Agrément: peinture métallisée (750 €).



BIEN VU

L'écran central propose des raccourcis bien pratiques pour désactiver les ADAS, régler les régénérations ou la climatisation.



►►► les autres modèles BYD DM-i, le temps de latence à l'accélérateur ayant, ici, été gommé. Les deux modes de régénération, assez peu marqués au lever de pied, imposent de solliciter régulièrement la pédale de frein qui manque de naturel. La direction, au ressenti imparfait, rend aussi la conduite moins plaisante que celle des références européennes. En outre, l'amortissement, un peu trépidant sur les raccords et ferme à basse vitesse, nuit légèrement au confort sur les irrégularités. En contrepartie, la Dolphin G-DMi limite ses mouvements en virage et favorise la stabilité plutôt que l'agilité. Seule la motricité, mise à mal en sortie de virage serré par franche accélération, finit par engendrer quelques réactions au volant. ■



Poste de conduite

La vaste amplitude des réglages permet d'être bien installé, malgré une position de conduite plutôt haute. Les montants latéraux et la faible hauteur de pare-brise pénalisent la visibilité avant, et celle vers l'arrière est réduite, mais la très efficace vision par caméras à 360° veille au grain !

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

Ecran tactile

L'écran passe de 10,1" en Active à 12,8" dès le deuxième niveau Boost. La définition se révèle parfaite et l'interface Google, réactive (à condition d'être connecté), mais la navigation entre les nombreux menus est parfois confuse.

Aides à la conduite

A l'instar de nombreux modèles chinois, la Dolphin G dispose de toute une batterie d'aides électroniques. La conduite semi-autonome fonctionne correctement, mais elle laisse trop de distance avec le véhicule qui précède et le centrage sur la voie manque parfois de subtilité. Les ADAS, envahissantes, se déconnectent en naviguant dans les menus ou d'un simple geste vertical, avec deux doigts sur l'écran, pour accéder à un raccourci.

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

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



C'EST RATÉ

L'absence de double plancher de coffre empêche de profiter d'un espace de chargement plat une fois les dossiers arrière rabattus.



Finition

BYD semble avoir oublié d'intégrer des matériaux souples dans l'habitacle, tant les plastiques durs abondent, surtout sur la partie supérieure. Les assemblages sont corrects, malgré quelques "jours" dans la partie basse de la planche de bord. Le ciel de toit est valorisant.

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

Chauffage/Climatisation

En l'absence de touches physiques, la climatisation n'est réglable qu'à travers l'écran multifonction. Heureusement, un raccourci existe pour permettre d'ajuster la température ou la ventilation.

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

Système audio

Une sono dotée de 8 HP est disponible à partir du deuxième niveau de finition Boost. Une qualité d'écoute tout à fait satisfaisante pour une citadine.

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

Rangements

Bien que la boîte à gants ne soit pas énorme, la Dolphin G regorge de rangements et d'aspects pratiques entre les places avant: porte-bouteille, vaste compartiment réfrigéré et espace de rangement inférieur généreux.



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

LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s3
Consommation cycle mixte	4,5 l/100 km
Autonomie électrique	105 km
Poids	1 555 kg
Diamètre de braquage	10,3 m

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	212 ch
Couple maxi combiné	210 Nm
Moteur essence	4 cylindres, 1 497 cm ³
Hybridation rechargeable	1 moteur électrique
Puissance maxi (essence/électrique)	95/163 ch
Couple maxi (essence/électrique)	120/210 Nm
Batterie Blade LFP	18,3 kWh (capacité brute)
Puissance de charge	2 h 54 ⁽¹⁾ /26 minutes ⁽²⁾ ▲
Puissance fiscale/CO ₂	NC / 32 g/km
Malus CO ₂ /au poids	0 €/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/55 R18
Réservoir	42 litres
Dim. L x l x h, en m	4,16 x 1,83 x 1,57
Durée de garantie ⁽³⁾	6 ans ou 150 000 km ▲

1. Courant alternatif à 6,6 kW maxi. 2. Courant continu, à 39 kW maxi, de 10 à 80 %. 3. Moteurs et batterie garantis 8 ans.

À LA LOUPE

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

Notre évaluation

La BYD Dolphin G 1.5 DM-i Confort (28 490 € *, 212 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines hybrides simples essence, parmi lesquelles: MG3 1.5 Hybrid+ Luxury (22 490 € *, 195 ch), Peugeot 208 1.2 Hybrid e-DCS6 GT Exclusive (27 590 € *, 145 ch), Renault Clio 1.8 full hybrid E-Tech Esprit Alpine (28 100 € *, 160 ch), Toyota Yaris 1.5 Hybride Collection (27 700 € *, 130 ch), etc.

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

Notre verdict : intéressant ◆

La Dolphin G DM-i compense un tarif pas si "donné" par une dotation pléthorique et les prestations sans équivalent de son système hybride rechargeable à la grande autonomie électrique. Un bon choix, à condition de pouvoir charger facilement.



Electrique

Cupra Raval

VZ - 51,5 kWh - 226 ch

42 000 € / 38 550 €*

Cupra vient chasser sur les terres d'Alpine

La Raval met l'A290 sous



L'A290 s'est rapidement imposée comme une référence parmi les petites sportives électriques. Mais, sur ce segment en pleine effervescence, Cupra a décidé de frapper fort : sa nouvelle Raval conteste la suprématie de la française dans tous les domaines.

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

La transition en cours des moteurs vers le tout-électrique n'entraîne pas la disparition des "bombinettes". Tant mieux ! Quarante ans après l'époque des Peugeot 205 GTi et Renault Supercinq GT turbo, l'esprit qui animait ces véhicules pleins de vie – et au caractère bien trempé pour certains d'entre eux – semble renaître en mode zéro émis-

sion. Dernière proposition en date, celle de Cupra. La marque sportive ibérique se lance en effet sur le segment des citadines musclées avec la Raval...

Une auto de 4,05 m de long qui cache bien son jeu. Ses lignes, aux arêtes prononcées par endroits, mettent en valeur des formes puissantes mais jamais caricaturales. Son style se veut ainsi plus discret que celui

assez spectaculaire de l'Alpine, unique petite sportive tricolore (en attendant la Peugeot E-208 GTi lancée à la rentrée). L'A290 s'habille, ici, du Bleu Alpine Vision (900 €), le coloris emblématique de la marque au riche palmarès. Et certains détails esthétiques rappellent les extravagantes R5 Turbo et Turbo 2 des années 1980, comme le jonc qui court tout le long du toit (dis-

ponible en plusieurs couleurs), les bas de caisse proéminents et les moulures sur les panneaux des portes arrière reprenant le dessin des entrées d'air sur les ailes XXL de la 5 Turbo. De quoi attirer davantage l'œil que la Raval. Mais est-ce seulement de la poudre aux yeux ?

Quelques kilomètres suffisent pour être fixé. De préférence sur une route sinueuse, pour mettre à l'épreuve le châssis, les trains roulants et la direction. Dans les virages, l'ibérique prend rapidement le dessus sur la française. Une supériorité qu'elle ne doit pas à son freinage, moins performant et inconstant au niveau de



Electrique

Alpine A290

GTS - 52 kWh - 220 ch

45 000 € / 40 500 € *



La Raval est moins joueuse que l'A290. Mais quelle efficacité ! Un résultat qu'elle doit à son différentiel électronique (série), à sa direction précise et à ses suspensions fermes (sans être sèches pour autant).



Agile et performante, l'A290 est amusante à conduire. Mais son train avant perfectible (pertes de motricité et louvoiements des roues avant lors d'une forte accélération) la pénalise en comportement.

us tension

la pression du pied à exercer sur la pédale. Celui de l'Alpine offre un meilleur ressenti. La Raval ne doit pas non plus sa supériorité aux performances de son moteur. Sur ce plan, les deux autos se retrouvent à égalité dans les relances de 80 à 120 km/h. La Cupra prend un léger avantage à l'accélération, mais imperceptible au volant sur une route ouverte (+ 0,5 s seulement sur le 1000 m D. A. !). En revanche, le train avant rigoureux et la direction précise et directe de l'espagnole rendent son comportement diaboliquement efficace : roues droites, un tour de volant suffit pour braquer à fond d'un

côté ou de l'autre, contre un tour et demi dans l'A290. La présence d'un différentiel électronique à glissement limité amplifie aussi cette agréable sensation d'évoluer sur des rails. Le tout sans compromettre le confort !

Une Cupra efficace, une Alpine fun

Les suspensions – fermes mais pas sèches – de la Raval réalisent un bon compromis en optimisant le maintien de caisse, sans rebondir ni cogner sur les grosses déformations de la chaussée. Les passagers, pas toujours motivés pour voyager dans une petite sportive, apprécieront ce type de confort.

Le budget

Le vrai prix d'achat : pas de remise pour la Raval, mais 3 450 € mini de prime "coup de pouce" (selon revenu fiscal). L'A290 GTS profite, quant à elle, d'un rabais d'environ 2 % et de 3 620 € de bonus.

Le niveau d'équipement : GPS, hi-fi, pompe à chaleur, sellerie cuir sont de série dans l'A290 GTS, qui prend l'avantage sur la Raval VZ. Mais cette dernière bénéficie d'un différentiel à glissement limité efficace.

L'entretien : Cupra préconise une révision tous les deux ans ou tous les 30 000 km contre chaque année ou tous les 20 000 km pour l'A290.

Dans l'A290, les suspensions (à butées hydrauliques) travaillent efficacement également. Les mouvements de caisse (comme le roulis) sont correctement maîtrisés. Mais les roues, pourtant de taille identique (19" de série), avalent moins bien les bosses que celles de sa rivale. Résultat : on s'y sent davantage secoué. Le conducteur ressent aussi des pertes de motricité par forte accélération. Sur route

sinueuse, la voiture se révèle par nature un peu plus sous-vireuse (tendance à élargir les virages), mais elle sait aussi se montrer très joueuse. En profitant des transferts de masses et en inscrivant la voiture énergiquement en courbe (avec un coup de volant franc), l'Alpine fait preuve d'une belle agilité. Des réactions amusantes, même si la tenue de route reste moins efficace que celle de la Raval. >>>

Cupra Raval



Matériaux valorisants et construction soignée dans la Raval. Mais la présentation classique manque de sportivité (à l'exception des sièges baquets). Cupra a préféré privilégier les aspects fonctionnels comme les rangements, nombreux et volumineux, la procédure de démarrage simplifiée (absence de bouton start/stop)... L'écran central de 12,9"/33 cm (10,1"/25,6 cm pour l'A290) comporte de nombreux menus, mais ils sont moins intuitifs et réactifs que ceux signés Google dans l'Alpine.

Alpine A290



L'ambiance est résolument plus sportive à bord de l'A290. Le volant avec ses nombreux boutons, sa molette bleue (réglage du freinage régénératif) et son petit levier rouge (pour disposer de la puissance maxi) est inspiré de celui des voitures de course. Sur la console centrale, la commande de boîte à trois boutons provient de l'A110. La sellerie en cuir Nappa apporte une touche d'élégance. L'Alpine est mieux équipée que sa rivale, mais finition et aspects pratiques se situent un cran en dessous.

➤➤➤ A bord, les assises courtes des sièges avant et de la banquette soutiennent moins bien les cuisses. A cela, s'ajoutent des côtes d'habitabilité inférieures. Dès l'accès à bord, l'ouverture des portes arrière plus étriquée réclame de la souplesse pour s'installer. Et une fois en place, les jambes se

retrouvent très pliées, d'autant qu'on ne peut pas glisser les pieds sous le siège avant, à l'inverse de la Raval. Cette dernière offre aussi 5 cm de plus en largeur, un coffre bien plus grand (+150 dm³) et plus astucieux avec son plancher amovible pliable en deux parties. Cupra a d'ailleurs soigné les aspects pra-

tiques: pour démarrer, il suffit d'appuyer sur le frein puis de tourner le commodo (à droite derrière le volant) sur Drive.

Une Cupra efficace, une Alpine fun

Dans l'Alpine, la procédure est plus classique. La présence d'un bouton stop/start ajoute une opération supplémentaire. La

Raval offre aussi une meilleure rétrovision, des rangements plus nombreux et volumineux, et une qualité de fabrication supérieure. Cela se voit, et s'entend aussi à la fermeture des portes ! La sonorité, sourde et pleine, tranche avec celle plus creuse de l'Alpine. Cela dit, on ne s'ennuie pas dans la française.



1. Plus large que l'A290, la Raval est mieux à même d'accueillir trois passagers, si celui du centre n'est pas trop costaud. **2.** Volumineux, le coffre dispose d'un plancher modulable qui recouvre une grande soute pour ranger les câbles. **3.** Ces sièges baquets à l'excellent maintien contribuent à l'ambiance sportive.



1. On est à l'étroit à l'arrière et, contrairement à la Raval, les pieds ne peuvent pas glisser sous le siège avant pour détendre un peu les jambes. **2.** Les parois planes facilitent le chargement. La capacité perd 35 dm³ à cause du caisson de basses. **3.** Les sièges sport en cuir sont élégants, mais leur maintien est parfait.

L'ambiance respire la "course" : molette bleue à gauche du volant pour régler l'intensité du freinage régénératif, levier rouge à droite, pour l'effet "boost" (qui convoque la puissance maxi de 220 ch même si l'accélérateur n'est pas enfoncé), commandes de boîte de vitesses reprises de l'A110, télémétrie pour optimi-

ser sa conduite... Un ensemble facturé 40 500 €, soit 1 950 € de plus que la Raval, certes moins bien équipée (voir tableau), mais plus sobre et plus endurante (jusqu'à 40 km de mieux sur autoroute !) et un peu plus rapide à recharger. Des performances qui comptent aussi pour une GTI électrique



NOS MESURES

	Cupra Raval	Alpine A290
Vitesse maxi ⁽¹⁾	177 km/h	167 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	28s	28s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s	4s
Autonomie électrique moyenne	330 km	310 km
Route/Autoroute/Ville	365/260/370 km	360/220/360 km
Consommation moyenne	16,1 kWh/100 km	18,1 kWh/100 km
Poids	1 593 kg	1 505 kg
Diamètre de braquage	10,9 m	10,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	61 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

	Cupra Raval	Alpine A290
Moteur électrique	Synchr. à aimants perm.	Synchrone à rotor bobiné
Puissance maxi	226 ch	220 ch
Couple maxi	290 Nm	300 Nm
Batterie lithium-ion (capacité utile)	51,5 kWh	52 kWh
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	8 h/NC	8 h 20/26 h
Sur borne rapide	24 min ⁽²⁾ (à 105 kW maxi)	30 min ⁽³⁾ (à 100 kW maxi)
Puissance fiscale/CO ₂	3 CV / 0 g/km	5 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce" ⁽⁴⁾	- 3 450 à - 5 170 €	- 3 620 à - 6 180 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	235/40 R19	225/40 R19
Dim. L x l x h, en m	4,05 x 1,79 x 1,52	4 x 1,83 x 1,52
Durée de garantie ⁽⁵⁾	2 ans (km illimités)	3 ans ou 100 000 km

1. 7,4 kW. 2. De 10 à 80 %, donnée constructeur. 3. De 15 à 80 %, donnée constructeur.

4. Selon revenu fiscal. 5. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ■ AFIL active ■ Airbags (6) + central dans Raval ■ Freinage d'urgence auto. ■ Lecture des panneaux ■ Phares (leds sur A290 et matriciels sur Raval) et essuie-glaces auto. ■ Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse ■ Rétroviseur intérieur jour/nuit auto. **Agrément :** aide au stationnement AV/AR (+ latéral sur A290) + caméra de recul ■ Clé mains libres ■ Clim auto. ■ Ecran tactile ■ Jantes alliage 19" ■ Recharge smartphone par induction ■ Sièges sport.

LES DIFFÉRENCES

	Cupra Raval	Alpine A290
Différentiel à glissement limité électr.	Série	Indisponible
Guidage GPS	750 €	Série
Pompe à chaleur	1 250 € ⁽¹⁾	Série
Sellerie cuir Nappa	Indisponible	Série

1. Inclus dans le pack Hiver avec les sièges AV et le volant chauffants.

Notre classement

LES NOTES DU

	Cupra Raval	Alpine A290
Comportement routier	18	17
Equipements de sécurité	13	12
Agrément/performance	15	14
Confort/insonorisation	17	16
Equipements de confort/garantie	17	19
Habitabilité/coffre	18	10
Aspects pratiques	13	11
Présentation/ finition	18	17
Autonomie	12	11
Prix	11	9
	1 ^{re} 152/200	2 ^e 136/200

Victoire : Cupra Raval

La Raval devance sa rivale avec son châssis plus efficace, elle l'emporte aussi sur les aspects pratiques, l'habitabilité et la finition, pour un prix inférieur. Reste à l'A290 une dotation riche (GPS, sellerie cuir, hi-fi...), un style en accord avec sa vocation sportive et une notoriété supérieure.

Moteur: 2 cylindres à plat refroidis par air
Cylindrée: 848 cm³
Puissance: 50 ch DIN à 5800 tr/min
Vitesse maxi: 160 km/h
Production: 15804 coupés 24 C/CT
 (sur 28651 Panhard 24, 1963-1967)



NOTRE COTE

7 800 à
10 800 €⁽¹⁾

Il y a 63 ans, Panhard lançait le coupé 24 CT

Chant du cygne pour la doyenne



En proie à de redoutables difficultés financières, la marque doyenne Panhard crée son ultime modèle: ce petit coupé bas, profilé, au look sportif. Mais seul son look est sportif: c'est toujours le petit, trop petit, bicylindre maison qui l'anime.

► **Texte:** Jean-Rémy Macchia – **Photos:** Cathy Dubuisson

La marque a navigué dans le haut de gamme jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Puis elle a dû se recentrer sur la petite voiture économique, mue par un bicylindre surprenant: comparé à son homologue de Citroën paresseux, voire anémique, il apparaît comme un concentré de vitalité et de niaque. Surtout dans cette définition "Tigre": un généreux carburateur double corps lui souffle dans les entrailles d'où

sont extirpés tambour battant 52 ch SAE, au régime fortement élevé pour l'époque de 5800 tr/min. Comme toutes les Panhard d'après-guerre, la voiture est une traction. Et cette version étant un modèle 1965, elle bénéficie d'un freinage à quatre disques, avec doubles étriers à l'avant (!), au lieu des quatre tambours précédents. Tout s'annonce donc pour le mieux. Tout...? Dès que vous mettez en route son petit mo-

teur, première déconvenue: cette auto souriante, fluide et légère, vous trahit brutalement les tympans. Premiers tours de roues et... vous êtes assailli par les vibrations mécaniques: elles affluent, sans limite ni réserve! Ce 848 cm³ met cependant tout son (petit) cœur pour se comporter comme un grand: au démarrage, il procure une vraie poussée. Mais sa faible cylindrée limite sa plage d'utilisation: il faut le cravacher! Sous

2000 tr/min, il donne l'impression d'être en sous-régime. Après, il se réveille et témoigne d'une belle énergie. Hélas, au premier faux plat, sa vigueur s'estompe: le manque de couple se fait ressentir...

De la pêche et du bruit

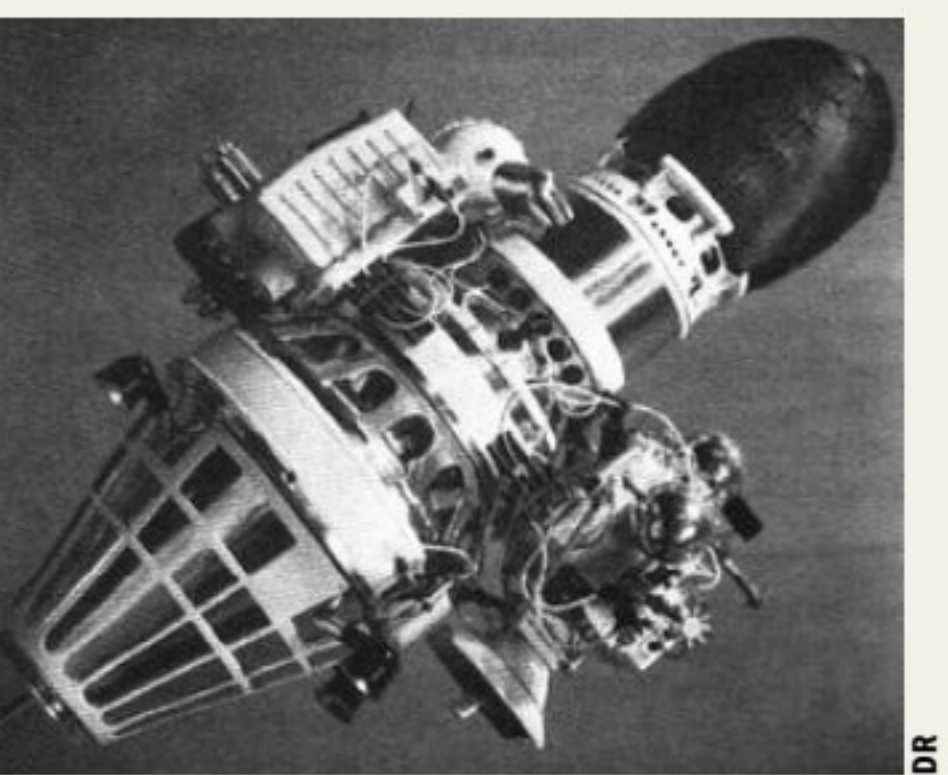
Pour les manœuvres, le rayon de braquage s'avère très court. Mais que d'efforts pour tourner le volant à l'arrêt! Heureusement, sur route, le défaut disparaît. Et cette traction fait preuve d'une stabilité et d'une agilité stupéfiantes. Par conséquent, vous avez envie de rouler – un peu – vite. Et là, le bruit vous décourage. Fortement critiquée en son temps, la boîte de vitesses n'est finalement pas l'horreur redoutée: bien sûr, le

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



1963

Cette année-là...



➤ Les Soviétiques lancent la sonde Luna 4. Prévue pour atterrir sur la Lune, elle échoue et se contente de la "frôler" à 8336 km de distance. Mais c'est déjà un exploit. Sur notre petite Terre, c'est le premier 45 tours des Rolling Stones, chez Decca : "Come on", une reprise de Chuck Berry. Quasiment un flop : ce disque se vend mal. Le succès n'arrivera que l'année suivante, en 1964.



Le double galbe est en plastique rembourré... en cas de choc. Deux grands compteurs avec compte-tours, très jolie montre et, sur les côtés, jauge à essence et ampèremètre.

Quel look élégant ! Les pare-chocs métalliques s'intègrent dans la ligne. Dessin très inspiré aussi pour le contour arrondi du coffre (modeste avec 350 dm³) et les grands feux allongés.



Né en 610 cm³, le bicylindre maison est implanté ici dans sa plus "grosse" cylindrée : 848 cm³. Livré dans sa version T, "Tigre", la plus puissante avec 50 ch atteints à un régime élevé.



Très bas (1,22 m), ce coupé offre un aspect sportif et racé. Son profil apparaît très singulier, avec l'inclinaison symétrique du pare-brise et de la lunette. Avec ses arrondis harmonieux, la silhouette affiche une fluidité bien séduisante.

levier mal guidé accroche un peu au passage des vitesses. Mais si vous décomposez bien les mouvements, les quatre rapports s'enclenchent finalement bien.

En revanche, vous serez conquis par l'équipement : tableau de bord ultracomplet, thermomètre de température intérieure exceptionnel pour l'époque, miroir de courtoisie éclairé côté passager, loupottes rouges signalant

l'ouverture des portières. Et un système d'aération/chauffage hyper-évolué. Sans oublier les assises avant ajustables en hauteur et en inclinaison. Au total, 1764 positions possibles ! Cette ultime Panhard était hors de prix : 12000 francs ! Plus chère qu'une Citroën ID de base ou qu'une Peugeot 404 Super Luxe. Elle a été peu vendue. En collection, sa fiabilité médiocre plombe sa cote.

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*

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





Voitures électriques chinoises d'occasion

Des décotes vertigineuses !



Si, petit à petit, les marques chinoises font leur trou sur le marché du neuf, les acheteurs d'occasion semblent plus réticents face à ces autos exotiques. Un manque d'engouement qui entraîne une perte de valeur rapide.

► **Texte :** Pierre Audemar - **Photo :** DR

Plus que le prix catalogue, le véritable coût d'une voiture neuve, c'est la différence entre le prix qu'on la paie et celui que l'on pourra la revendre. C'est ce qu'on appelle la décote et cela peut transformer ce que l'on prenait pour une bonne affaire en un gouffre financier. Les électriques de marques chinoises font-elles partie de ces autos qui perdent de leur valeur plus vite que prévu ?

C'est ce que laissent croire deux études sorties à quelques jours d'intervalle en Allemagne et au Royaume-Uni. Toutes deux se basent sur les valeurs résiduelles à 3 ans. Outre-Rhin, les éléments relevés par le DAT, entreprise spécialisée dans la récolte de données pour le secteur automobile, indiquent ainsi qu'une électrique chinoise ne vaut plus, à cet âge et en moyenne, que 47% de sa valeur neuve. Pour une européenne,

cette valeur peut atteindre 70%. Un gouffre ! Parmi les principales explications fournies par les Anglais comme les Allemands, il y a un réseau après-vente qui n'a pas encore fait ses preuves, notamment en matière de disponibilité des pièces détachées. On comprend mieux l'empressement de certains constructeurs, tels que MG, à faire savoir qu'ils disposent de plates-formes de stockage en Europe.

Pour inverser cette tendance, il faudra gagner la confiance des automobilistes. Un processus long, comme le démontre l'une des conclusions du DAT, qui souligne que près de la moitié des Allemands craignent que certaines marques chinoises quittent l'Europe dans un délai de cinq ans. ■

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

Citroën C5 Aircross (2018-2025)



Si le C5 Aircross est, sur le plan technique, un clone quasi-parfait du Peugeot 3008 II, il a bénéficié d'un développement réalisé par le double chevron. Entre ses lignes très personnelles et ses amortisseurs à butées hydrauliques, gages d'un confort supérieur à celui de ses rivaux, il s'affirme ainsi comme une véritable Citroën. La fiabilité souvent aléatoire y compris.

► **Texte :** Pierre Audemar

Les dates clés

2017. La version chinoise est dévoilée en avril, au salon de Shanghai.

2018. La variante européenne est présentée en mai. Sa commercialisation débute lors du Mondial de l'automobile, en octobre, avec 4 motorisations, dont 2 essence PureTech (1.2 130 et 1.6 180) et 2 diesels BlueHDi (1.5 130 et 2.0 180).

2019. La première version hybride rechargeable (225 ch) intègre la gamme en décembre.

2020. Arrêt du 2.0 BlueHDi 180.

2021. La production du 1.6 PureTech 180 est stoppée en juillet.

2022. La version restylée, reconnaissable à ses nouveaux projecteurs intégrant désormais les feux de jour, est présentée en janvier. Pas de changements sous le capot jusqu'en octobre, date à laquelle la gamme s'enrichit d'une version hybride rechargeable de 180 ch.

2023. Une déclinaison à hybridation légère du 1.2 est lancée en juin. Baptisée Hybrid, elle utilise un moteur de 136 ch doté d'une chaîne de distribution.

2024. Fin des 1.2 PureTech 130 et Hybrid 180.

2025. En avril, le 1.2 Hybrid 136 est renommé Hybrid 145, sans évolutions. La production de cette génération prend fin à la rentrée.



FIABILITÉ

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

La mécanique

1.2 PureTech: le C5 Aircross n'échappe pas aux problèmes qui peuvent conduire à la casse de ce 3 cylindres. Le plus important concerne la désagrégation de la courroie de distribution, immergée dans le carter d'huile moteur. A terme, les morceaux de cette courroie empêchent la circulation du lubrifiant et conduisent au "serrage" du bloc. Par ailleurs, une segmentation défectueuse peut entraîner une consommation d'huile excessive. Dans les deux cas, si le véhicule a moins de 10 ans/180 000 km et que le plan d'entretien a été scrupuleusement respecté, Citroën prend en charge, sous conditions, le remplacement du moteur.

1.5 BlueHDi: sous-dimensionnée, la chaîne reliant les deux arbres à cames peut se rompre dès 80 000 km, avec à la clé, un risque de casse moteur. L'apparition d'un cliquetis métallique doit vous alerter. Le 1.5 BlueHDi est également sujet à des défaillances du capteur de NOx, susceptibles de survenir à partir de 50 000 km.

Boîte de vitesses manuelle: une poignée de propriétaires signale un bruit anormal en 5^e. Mais aucune panne connue à ce jour faisant l'objet d'une solution technique.

Injecteurs: c'est encore le 1.5 BlueHDi qui est touché, avec des cas de grippage signalés dès 50 000 km.

Système AdBlue: défaut du réservoir, panne de l'injecteur, obstruction de la prise d'air favorisant la cristallisation de l'AdBlue... Cette technologie connaît de nombreux dysfonctionnements, en particulier sur le 1.5 BlueHDi. Ces soucis sont beaucoup plus rares sur le 2.0 180.



SPOTICAR

L'électronique

Jauge à carburant: quelle que soit la motorisation, elle peut se montrer capricieuse. Soit elle se bloque et ne descend plus au-dessous d'un certain niveau, soit elle remonte subitement et indique le plein. Gare à la panne sèche ! Rendez-vous en concession pour la faire reprogrammer (130 €).

Système multimédia: de l'écran qui reste noir au manque de réactivité, en passant par l'image qui se fige, la tablette cumule les bugs, surtout sur les versions non restylées (printemps 2022). Dans la quasi-totalité des cas, une mise à jour (130 €) permet de résoudre les problèmes.



YANN LEFEBVRE



ARNAUD SAUNIER



YANN LEFEBVRE



FLORIAN GROUT

QUALITÉ

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

La carrosserie ▲●▼

Qualité visible : le double chevron a opté pour une peinture de qualité, appliquée avec soin. Dans le détail, on remarque que les éléments de carrosserie sont très bien alignés, que les espaces présents entre

les parties ouvrantes et les fixes sont réduits, le tout renforçant la sensation de robustesse au premier regard.



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Le châssis ▲●▼



Des dessous peu chics : comme souvent chez PSA/Stellantis, les parties invisibles ont fait l'objet de moins d'attention. Ainsi, la protection du soubassement n'est pas très généreuse, favorisant l'apparition de traces de rouille superficielle sur certains exemplaires.

Sans conséquence sur la fiabilité, mais pas franchement valorisant. A ce chapitre, le C5 Aircross fait moins bien que des modèles pourtant plus abordables, tels que le Dacia Jogger. En revanche, aucun défaut majeur n'apparaît au fil des kilomètres et des années.

L'habitacle ▲●▼



Trop "essentielle" : développée en pleine période où la marque revendiquait se concentrer sur l'essentiel, le C5 Aircross assure le service minimum en terme de présentation intérieure. A bord, les plastiques durs sont omniprésents. Un choix décevant

à ce niveau de gamme, même si les assemblages sont soignés.

Sellerie : le choix des matériaux et les coutures témoignent d'une fabrication de qualité. La preuve, alors que nous sommes "bombardés" de mails de

propriétaires de Peugeot 3008 qui se plaignent du simili-cuir qui se déchirent et de coutures de sièges qui se défont, ceux concernant ce Citroën sont rarissimes. Sur les versions restylées (début 2022), la qualité des selleries progressent encore légèrement.

Les principaux rappels

- **Pompe à carburant :** un problème de sertissage peut entraîner une fuite de carburant sur certains C5 Aircross hybrides et hybrides rechargeables fabriqués entre février 2023 et septembre 2024. Ces véhicules ont été rappelés début 2025.
- **Chaîne de distribution :** à l'été 2025, Citroën a changé cette chaîne sur les 1.5 BlueHDi produits jusqu'en janvier 2023.
- **Voyant au tableau de bord :** l'alerte indiquant un dysfonctionnement du dispositif AdBlue et/ou du Fap peut ne pas fonctionner sur les 1.5 BlueHDi, produits jusqu'en janvier 2024. Les propriétaires concernés ont été contactés à la rentrée 2025.

L'entretien

- **12 mois :** révision standard à 20 000 km (1.2 PureTech), 25 000 km (autres moteurs essence ou hybride) ou 30 000 km (BlueHDi).
- **24 mois :** remplacement du liquide de frein.
- **48 mois :** changement des bougies pour les blocs essence (à 40 000 km maxi sur les 1.2 et 60 000 km sur les 1.6)
- **72 mois/100 000 km :** changement de la courroie de distribution (1.2 PureTech).



NICOLAS SOLER

L'avis des propriétaires

“Un Pullman desservi par un gros manque de fiabilité”

Sans surprise, la qualité majeure de mon C5 Aircross 2.0 BlueHDi 180 de 2019, qui affiche 135000 km, reste son confort. Qu'il s'agisse des sièges ou des suspensions, tout est fait pour que les kilomètres défilent avec le moins de fatigue possible. En revanche, ce qui est éprouvant, c'est son manque chronique de fiabilité. Le système AdBlue a nécessité plusieurs interventions et, à 132000 km, le remplacement complet du moteur a même été indispensable.

Lionel L., 50370 Brécéy

“Je passe un temps incroyable à la concession”

La liste des interventions, hors entretien, réalisées sur mon C5 Aircross hybride rechargeable 225 de 2021 est longue comme un jour sans pain : amortisseurs, sellerie du siège conducteur... La crémaillère de direction, déjà remplacée deux fois, est encore défectueuse. Et tout cela, alors que mon SUV a tout juste 95000 km ! Il a beau être très habitable et ultra-confortable, je suis déçu de cet achat.

Olivier A., par e-mail

“Un constructeur qui ne respecte pas ses clients”

Je ne vous cache pas que la reprise de mon C5 Aircross 1.6 PureTech 180 de 2019, il y a deux ans, a été un grand soulagement. Il n'avait alors que 53000 km et rencontrait pas mal de dysfonctionnements. Le principal problème que j'ai rencontré concernait une fuite d'huile au niveau du couvre-culasse. Bien que mon auto n'eût à l'époque que 45100 km, le service clientèle Citroën a refusé de prendre en charge la facture.

Bernard V., 45770 Saran

“Sa sobriété est étonnante pour un modèle de cette catégorie”

J'ai acheté mon C5 Aircross 1.5 BlueHDi 130 en 2019. A ce jour, il n'a que 59300 km. Si j'ai opté pour ce modèle, c'était dans l'optique de rouler pour pas trop cher. Côté consommation, je suis satisfait : avec une moyenne de 6,3 l/100 km, ce SUV est un véritable chameau. Dommage que les économies ainsi réalisées se soient envolées, à 57500 km, dans le remplacement du Fap et des injecteurs, avec un reste à charge proche de 2000 €.

Roger B., 56450 Theix-Noyalo

LE VERDICT ▲ ● ▼

Malgré sa réputation peu enviable, le C5 Aircross reste un bon choix en occasion. A condition, toutefois, de viser juste côté moteur. En essence, optez pour le 1.6 PureTech ou le 1.2 Hybrid, cher, car apparu en 2023. En diesel, préférez le 2.0 180. Quant aux PHEV, ils ne souffrent d'aucun défaut récurrent. Confortable, lumineux et spacieux, l'habitacle ne pâtit que d'une présentation un peu bas de gamme. Les prix en occasion, inférieurs à ceux de ses principaux concurrents, permettent à ce Citroën de se faire pardonner ses plastiques rigides.

Ses forces

- Le SUV compact le plus confortable, et l'un des plus habitables.
- Des prix raisonnables en occasion.
- Une électronique maîtrisée et fiabilisée.

Ses faiblesses

- Des moteurs grand public (1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi) pas du tout fiables !
- Une présentation “bas de gamme”.
- Un SAV et un service relations clientèle pas toujours à la hauteur.



Une Audi TT III (2014-2023) à moins de 25 000 €



Envie d'un coupé valorisant, fiable, performant, agréable à conduire et tiré à quatre épingles ? La troisième génération de l'Audi TT s'impose sur le marché de l'occasion et propose des moteurs adaptés à toutes les envies. Reste à trouver celle qui vous convient.

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

Ses formes se sont peut-être légèrement em-pâtées et son regard s'est affûté, mais la TT troisième du nom conserve ce fameux toit en arche qui rend ce coupé si iconique depuis la sortie du premier opus en 1998. Disparue des radars depuis maintenant trois ans, cette ultime déclinaison ne connaît pas de descendance, dans un marché d'automobiles plaisir dont on regrette la disparition. Heureusement, son importante disponibilité en occasion permet de rattraper le temps perdu, d'autant que cette TT conserve son potentiel de séduction intact.

Le plaisir visuel se poursuit dans un superbe habitacle, toujours aussi soigné. Ses matériaux robustes et ses ajustements parfaits semblent aussi impeccables qu'à leur sortie d'usine. Futuriste lors de son lancement, le magnifique bloc d'instrumentation numérique de 12,3", monté sur toutes les TT reste à la page, surtout avec la fonction GPS, de série dès la finition S line. Encore faut-il composer avec une interface à l'ergonomie compliquée, à cause de ses nombreux menus. Réservées aux petits gabarits, les minuscules places arrière accueillent au besoin quelques bagages supplémentaires.

Parfaitement installé dans des sièges sport maintenant bien le corps, le conducteur se sent tout de suite à l'aise. Comme toujours, la TT brille par sa facilité de conduite grâce à son gabarit réduit (4,19 m de long), son équilibre rassurant et son comportement très efficace.

Couteau suisse

Elle y ajoute une petite pointe d'agilité appréciable, qui offre du plaisir, sans jamais effrayer le quidam. A défaut de gratifier les pilotes chevronnés à la recherche de sensations plus radicales, cette TT hausse bien volontiers le rythme et propose une vaste

offre moteurs à la fiabilité éprouvée. L'entrée de gamme 1.8 TFSI de 180 ch constitue une belle mise en bouche et peut recevoir la très agréable boîte automatique S tronic facturée entre 500 et 1000 € de plus en occasion. Encore plus recommandable, le 2.0 TFSI de 230 ch offre davantage de tonus, sans trop augmenter le budget. Il est disponible en traction avec les deux boîtes de vitesses, la commande manuelle étant vendue 1000 € de moins dans les annonces. Il se décline également avec la transmission intégrale quattro, associée d'office à l'efficace S tronic.

Une combinaison que l'on retrouve sur le TTS. Développant 310 ch, il facture ses qualités sportives au prix fort. Enfin, le diesel répond davantage aux gros rouleurs à la recherche d'un coupé suffisamment performant et sobre au quotidien.

Essence ou diesel, boîte manuelle ou automatique, traction ou transmission intégrale quattro, mais aussi coupé ou roadster vendu à des tarifs comparables : la TT propose une vaste gamme.



Nombre de places : 4



Volume : 272 dm³

A l'image d'une Porsche 911, les minuscules places arrière ne servent qu'en dépannage, et encore ! Par contre, les dossiers rabattables permettent d'agrandir la contenance du coffre au moment d'envisager une longue escapade à deux.

Quelle finition ?

La TT d'entrée de gamme offre déjà de la technologie et... quelques mesquineries. La finition S line ajoute des équipements de confort tout en valorisant la présentation. La TTS, uniquement disponible avec le moteur de 310 ch, muscle son jeu et renforce son freinage. Les options sont nombreuses : accès et démarrage mains libres, phares full led, reconnaissance des panneaux, sellerie cuir/mixte, sièges électriques ou amortissement piloté (sauf TTS).



Dotation de série

TT : ABS + ESP, airbags (4), banquette AR rabattable, Bluetooth, clim auto., contrôle de pression des pneus et de vigilance conducteur, démarrage sans clé, interface MMI 4HP avec écran Virtual Cockpit 12,3", jantes alu 17",

modes de conduite Audi Drive Select, phares au xénon et essuie-glaces auto., régulateur de vitesse, sièges sport, volant cuir multifonction...

S line : châssis sport, inserts en alu brossé, interface MMI 8 HP/GPS,

jantes alu 18", pack éclairage, radars de recul, rétroviseurs rabattables électriquement.

TTS : amortissement piloté Magnetic Ride, échappement sport à clapets actifs quadruple sortie.

Quel moteur ?

NOS MESURES	Essence			Diesel
	1.8 TFSI 180	2.0 TFSI 230 quattro S tronic	2.0 TFSI 310 quattro S tronic	2.0 TDI
Vitesse maxi	241 km/h *	250 km/h *	250 km/h *	221 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	28s	26s2	24s9	28s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s9/8s8/11s2	3s9 (en D)	3s1 (en D)	5s4/7s/9s9
Consommation moyenne	7,8 l/100 km	8,9 l/100 km	9,3 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7,4 / 7,8 / 8,1 l/100 km	8,2 / 8,3 / 10,2 l/100 km	8,9 / 9 / 10 l/100 km	6 / 6,2 / 6,1 l/100 km
Autonomie moyenne	641 km	561 km	537 km	819 km
Poids	1 269 kg	1 413 kg	1 431 kg	1 336 kg
Moteur	4 cylindres, 1 798 cm ³ + turbo	4 cylindres, 1 984 cm ³ + turbo	4 cylindres, 1 984 cm ³ + turbo	4 cylindres, 1 968 cm ³ + turbo
Hybridation	Non	Non	Non	Non
Puissance maxi	180 ch à 5 100 tr/min	230 ch à 4 500 tr/min	310 ch à 5 800 tr/min	184 ch à 3 500 tr/min
Couple maxi	250 Nm à 1 250 tr/min	370 Nm à 1 600 tr/min	380 Nm à 1 800 tr/min	380 Nm à 1 750 tr/min
CO ₂ / Pastille Crit'Air	134 g/km / 1	149 g/km / 1	155 g/km / 1	110 g/km / 2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

A moins de 25 000 €, notre sélection comprend trois moteurs essence, mais également un diesel.

1.8 TFSI 180 ch : couplé à une commande de boîte manuelle agréable, ce 1.8 turbo d'entrée de gamme ne mégote pas sur l'agrément, ni sur ses prestations. Très souple et disponible dès les plus bas régimes, il offre des performances suffisantes et un appétit mesuré. Comptez environ 19 000 € pour un exemplaire avec 120 000 km au compteur ou 23 000 € avec seulement 60 000 km.

2.0 TFSI quattro S tronic 230 ch : ce 2.0 permet de profiter pleinement des qualités de la TT. La boîte auto. s'adapte à toutes les humeurs. La transmission intégrale optionnelle s'apprécie sur chaussée glissante, mais l'appétit augmente. Comptez environ 20 000 € avec 120 000 km. Sous la barre des 100 000 km, les prix grimpent vite. Ainsi, en limite de budget, les autos ont 80 000 km.

2.0 TFSI quattro S tronic 310 ch : du punch à bas régimes et un tempérament rageur près de la zone rouge, cette version confère

à la TT un caractère sportif débridé, avec une transmission intégrale qui digère parfaitement le surcroît de puissance. Elle est rare à ce prix et n'entre dans le budget qu'avec 140 000 km minimum.

2.0 TDI 184 ch : ce diesel compense son manque d'allonge et sa sonorité moins flatteuse (et plus pesante) par des relances énergiques et un appétit d'oiseau. Bien accordé à cette TT, il affiche des kilométrages plus élevés que les essence. Il se trouve dès 19 000 €, avec 140 000 km et autour de 21 000 € avec 120 000 km.

A surveiller

Airbags. Les premiers modèles sont équipés d'airbags Takata. Le gaz situé à l'intérieur peut se détériorer et faire exploser le gonfleur, avec un risque de blessures mortelles en raison des projections de fragments métalliques. Les autos fabriquées de septembre 2014 à février 2017 ont connu un rappel en avril 2023. Les modèles produits entre janvier et septembre 2020 ont, eux, été rappelés en février 2021, en raison d'un support de fixation mal positionné.

Filtre à particules. Sur le diesel, le fap peut s'encrasser lors d'une utilisation urbaine

trop prolongée. Dans de rares cas, son remplacement devient nécessaire.

Moteurs essence. Les 1.8 et 2.0 TFSI peuvent souffrir d'une pompe à eau fragile. Des fuites de liquide de refroidissement sont les signes avant-coureurs d'un remplacement imminent. Dans tous les cas, faites-la changer avec le kit de distribution.

Réservoir. Sur les modèles à transmission quattro, un support monté sur le côté de la voiture peut l'endommager. Le rappel en mars 2020 concerne les TT fabriqués entre 2014 et 2019.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Une TT 2.0 TFSI 230 quattro S tronic S line

Agréable et performant, le 2.0 TFSI de 230 ch se marie parfaitement à la boîte S tronic et la transmission intégrale quattro, avec une finition S line complète. Un beau millésime 2016 avec 120 000 km se trouve à tout juste 20 000 €.



1^{er} Norauto canne medium



2^e Artago 871



3^e Carpoint 0510009



4^e Bullock Excellence



Notre méthode

Résistance de la serrure. Nous mesurons la durée requise pour venir à bout de la serrure des systèmes. Toutes ne se valent pas au niveau des matériaux et de la forme de clé (serrure droite, en demi-lune, cylindrique). Ainsi, plus de 15 min ont été nécessaires pour venir à bout de celles des cannes medium Norauto et des menottes Bullock Excellence, pour moins de 2 min sur la canne renforcée Cartec et la canne basic Norauto (note sur 20, coef. 5).

Résistance de l'antivol. C'est le temps qu'il faut pour enlever le dispositif et libérer la pédale. D'importantes différences ont été constatées : 52 s pour venir à bout

du plus faible (canne renforcée Cartec) contre plus de 2 min pour la canne medium Norauto et les menottes Carpoint, avec un outillage portatif puissant (note sur 20, coef. 5).

Utilisation. Nous évaluons la facilité de mise en place du dispositif, son verrouillage et sa compatibilité avec différents véhicules possibles, sans oublier son encombrement et la qualité des matériaux le constituant. Pour cela, nous avons chronométré l'installation de chaque antivol, que nous avons également pesé (note sur 20, coef. 1).

Prix. Il permet de départager les ex aequo en nombre de points.



Classement général

	Marque et modèle	Prix d'achat
1^{er}	Norauto canne medium	34,99 €
2^e	Artago 871	49,99 €
3^e	Carpoint 0510009	39,21 €
4^e	Bullock Excellence	99,99 €
5^e	Soulong verrou B07P6Z62R2	25,02 €
6^e	Norauto canne basic	19,99 €
7^e	Kraser KR837	42,92 €
8^e	Cartec canne renforcée	29,99 €

8 antivols bloque-pédale à l'épreuve du labo



Parmi les accessoires antivols disponibles sur le marché, le bloque-pédale ne figure pas parmi les plus connus. Afin de découvrir s'il représente une protection réellement efficace, nous en avons forcé huit.

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

Conçu pour immobiliser un véhicule, en rendant l'usage de ses pédales (frein, accélérateur ou embrayage) impossible par un potentiel voleur, le bloque-pédale se présente souvent comme un équipement lourd et encombrant, en raison des matériaux qui le constituent. Pour plus de polyvalence, la

majorité des modèles testés prennent la forme d'une canne télescopique arrimée à la jante du volant pour empêcher l'enfoncement d'une ou de plusieurs pédales de son choix. Toutefois, certains équipements sortent du lot comme les grosses menottes de chez Bullock ou Carpoint ou bien le petit verrou de Soulong. Par leur emplace-

ment bas et moins accessible, leurs composants robustes (acier trempé), ces dispositifs s'avèrent parmi les plus difficiles à décadencer... donc parmi les plus dissuasifs : un voleur passe rarement plus de cinq minutes sur un véhicule, afin d'éviter de se faire repérer.

Des versions en forme de "coffre-fort" existent, comme chez Milenco, mais sont destinées avant tout aux utilitaires et camping-cars (Fiat Ducato, Ford Transit...). L'écartement entre les pédales n'étant pas le même d'un modèle à l'autre, ces "cages-pédales" ne sont pas encore adaptables aux voitures. Dès lors, parmi les systèmes classiques, lequel choisir pour rem-



Parmi les modèles testés, le Bullogk présente l'avantage de bloquer deux pédales. Effet dissuasif garanti !

placer les plus courants antivols bloque-volant (voir test dans *Auto Plus* n° 1952) ?

5^e Soulong



6^e Norauto canne basic



7^e Kraser KR837



8^e Cartec canne renforcée

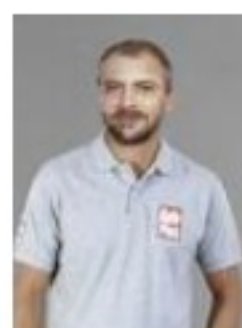


Lieu d'achat	Résistance		Utilisation (note sur 20)	Bilan	Observations
	Serrure	Antivol			
Norauto	15 min	2 min 07 s	13,4	● ● ● ● ●	Les + : légère et compacte, couleur jaune voyante, cadenasse bien le volant mais une seule pédale.
Amazon	13 min 29 s	1 min 57 s	14,5	● ● ● ● ●	Les + : mise en place rapide, clé cylindrique. Les - : besoin de régler la longueur de tige avant première utilisation.
Planet Line (via Amazon)	8 min 54 s	2 min 01 s	13,8	● ● ● ● ●	Les + : bloque embrayage et frein, mise en place sans la clé. Les - : demande un peu d'habitude pour le placer, encombrement.
Feu Vert	15 min	1 min 05 s	10,8	● ● ● ● ●	Les + : verrouille deux pédales à la fois, reste visible. Les - : pas facile à manier ni à ranger, tarif élevé.
Amazon	2 min 10 s	1 min 55 s	14,2	● ● ● ● ●	Les + : système compact et léger, prix raisonnable. Les - : peu visible une fois en place, non utilisable sur tous les pédaliers actuels.
Norauto	1 min 40 s	1 min 12 s	12,9	● ● ● ● ●	Les + : légère et facile à ranger. Les - : anneau de fermeture limité par épaisseur du volant (maxi 4 cm), clé en croix difficile à rentrer.
Amazon	3 min 05 s	1 min 06 s	13,4	● ● ● ● ●	Les + : rapide à mettre en place. Les - : fermeture partielle côté volant, attention à choisir la longueur selon son véhicule (61 ou 86,5 cm).
Feu Vert	1 min 53 s	0 min 52 s	12,9	● ● ● ● ●	Les + : bien visible (couleur jaune). Les - : ne bloque qu'une seule pédale à la fois, matériaux un peu légers.



Ford Puma (2020)

4 764 € pour un souci de lubrification à 60 900 km



Julien peut comprendre qu'il joue de malchance avec son Puma. Mais pas que Ford semble ouvertement se moquer de lui en ne lui proposant aucune solution digne de ce nom.

► **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Mollo/Photomobile/Andia

Entre Julien Dupouy, de Labenne (40), et le Ford Puma, cela a été le coup de foudre. Comme nombre de Français, c'est d'abord le look de ce SUV qui lui a fait de l'œil. Et lorsqu'il a pu lire les comptes rendus positifs de nos essayeurs, il n'a guère tardé à sauter le pas. Ainsi, fin 2020, il passe commande d'une version 1.0 EcoBoost MHEV 155 neuve. Malheureusement, après seulement deux ans et demi, et 32 000 km parcourus, notre lecteur connaît un premier problème. Il faut remplacer un capteur d'échappement et, malgré ses demandes et relances, Ford ne lui accorde que 43 % de prise en charge. Julien prend alors sur lui et se focalise sur l'agrément de conduite et la sobriété de sa voiture, afin de continuer à se dire qu'il a fait le bon choix. Mais, en janvier dernier, les choses tournent à nouveau au vinaigre, un bruit inquiétant se fait entendre dans le

moteur. Non sans mal, il parvient à obtenir un rendez-vous chez son concessionnaire, afin de réaliser le diagnostic de son SUV. Mais il a beau croiser les doigts en espérant un problème mineur, le couperet tombe brutalement : le technicien a retrouvé de la limaille de fer dans l'huile moteur. Il faut donc remplacer la pompe à huile et l'arbre à cames, pour un total de 5 605 €.

"Estimez-vous heureux"

Julien est dépité d'autant que ce problème est bien connu sur ce 3 cylindres. La déception est encore plus grande quand il découvre que Ford ne propose qu'une prise en charge de... 15 %. Et lorsqu'il insiste, Julien reçoit un mail au ton martial qui lui laisse entendre, à mots à peine cachés, qu'il aurait pu se voir refuser tout geste commercial. Mais cette remarque déplacée n'entame en rien sa détermination. ■

Notre stratégie : objectif 75 % de prise charge

Une fois de plus, le service clientèle de Ford "maltraite" un client qui n'a pourtant rien à se reprocher, l'entretien de son Puma ayant toujours été parfaitement réalisé. Certes, le véhicule de Julien ayant plus de cinq ans, l'application d'un coefficient de vétusté de 20 % peut se justifier. A cela s'ajoute une décote supplémentaire de 5 % pour un kilométrage compris entre 60 000 et 67 000 km, selon le barème de nos experts. Julien peut donc mettre Ford en demeure d'augmenter fortement son offre, en lui accordant un rabais de 75 %.

AFFAIRE RÉGLÉE

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

Renault a payé 90 % du moteur

Il aura fallu beaucoup de patience à François Fiot, de Bray-et-Lû (95), pour obtenir gain de cause. Après avoir négocié 30, puis 57 % de prise en charge pour le remplacement du moteur (devis de 5 416 €) de sa Zoé R135 de 2022 (81 000 km), il a finalement décroché une participation de 90 %, grâce à l'appui de nos experts.

Les autres dossiers

Peugeot 3008 (2018)

Filtre défaillant

Alors que mon 3008 1.5 BlueHdi 130 n'affiche que 78 500 km, il faut tout même changer le filtre à particules (2 587 €). Dois-je demander à Peugeot de prendre en charge une partie de cette réparation ?
Pierre Flayeux, 55000 Bar-le-Duc

NOTRE STRATÉGIE : le barème de nos experts spécifie clairement que la durée de vie minimale d'un fap doit être de 150 000 km et son remplacement aux frais de la marque jusqu'à 5 ans/50 000 km. Compte tenu de l'âge et du kilométrage de votre 3008, vous êtes en droit d'exiger une remise de 50 %.

Skoda Octavia Combi (2021)

A marche forcée

Sur mon Octavia Combi 1.0 TSI 110 DSG (72 800 km), le levier de commande de la boîte de vitesses doit être remplacé. Le devis, d'un montant de 1 020 €, n'est payé qu'à 56 % par Skoda.
Pascal Crotet, 58640 Varennes-Vauzelles

NOTRE STRATÉGIE : ce défaut du sélecteur de boîte commence à devenir récurrent sur cette génération d'Octavia. Raison de plus pour ne pas se satisfaire de l'offre insuffisante de Skoda. En effet, le barème de nos experts stipule que, dans votre cas, le constructeur doit assumer totalement le coût de réparation.

NOTRE ÉQUIPE À VOTRE SERVICE.

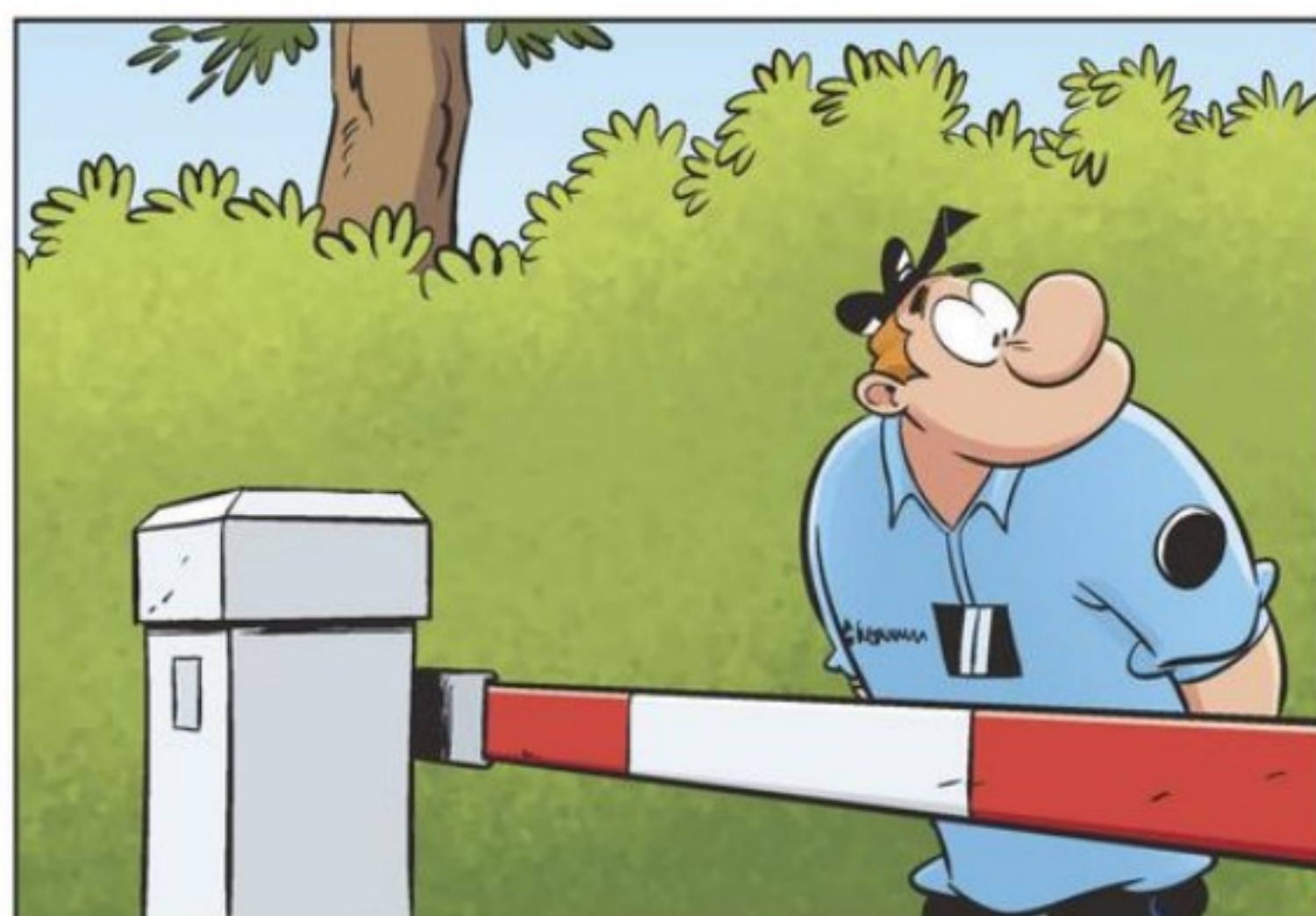
Vous êtes confronté à un litige ? Écrivez-nous à : soslecteurs@autoplus.fr en indiquant votre adresse et votre numéro de téléphone.



Les Gendarmes,
tome 18,
disponible
au rayon BD



- Garde barrière





Le film
Les Gendarmes
actuellement
en salle



LES GENDARMES



- Panneau pli



Prix des voitures neuves

Mis à jour chaque semaine

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

Les prix catalogue : tarifs officiels des constructeurs.

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

Les bonus :

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

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

Les malus :

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

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

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

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

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

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

MALUS							
Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus	Emissions de CO2	Malus
108 g	50 €	125 g	540 €	142 g	2 544 €	159 g	7 959 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €

	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida/145 ch	30 500	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				
Valhalla	988 000	nc	+ 80 000	E
Valkyrie				
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	9 %	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 Berlina				
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	12 %	-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 ch	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 ch	161 600	3 %	-385	Elec
RS performance 97 kWh/925 ch	174 550	9 %	-385	Elec
Q7 (nouveau)				
3.0 TDI Hybride/299 ch	99 150	nc	+ 80 000	D
Q8				
SQ8/507 ch	139 850	6 %	+ 80 000	E
RS Q8 performance/640 ch	194 250	6 %	+ 80 000	E
3.0 TFSI e quattro/394 ch	108 450	7 %	+ 16 700	PHEV
3.0 TFSI e quattro/490 ch	117 000	10 %	+ 16 700	PHEV
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	4 %	+ 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 %	+ 2 525	PHEV
sDrive20d/163 ch	50 550	6 %	+ 2 090	D
sDrive23d/211 ch	54 800	7 %	+ 3 425	D
iX1				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	7 %	-3 380	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 %	-3 380	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				
216/122 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	ÉNERGIE
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
CITROËN				
C3				
1.2 Turbo/100 ch	16 390	5 %	+ 540	E
1.2 Hybride/110 ch	21 600	2 %	+ 190	FHEV
Électrique 29 kWh/113 ch	20 390	4 %	- 3 600	Elec
Électrique 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	11 %	+ 310	FHEV
Électrique 42 kWh/113 ch	26 090	3 %	- 3 600	Elec
Électrique 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	20 %	0	FHEV
Électrique 46 kWh/136 ch	34 500	5 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	36 450	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 500	10 %	0	FHEV
Électrique 46 kWh/136 ch	35 200	6 %	- 3 600	Elec
Électrique 51 kWh/156 ch	37 150	7 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	35 990	15 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/225 ch	43 490	9 %	+ 2 735	PHEV
Électrique 73 kWh/210 ch	40 990	9 %	- 3 600	Elec
Électrique 97 kWh/230 ch	46 990	nc	- 4 800	Elec
Berlingo				
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
GUPRA				
Raval (nouvelle)				
Plus 37 kWh/136 ch	30 150	nc	nc	Elec
Endurance 52 kWh/211 ch	36 100	0 %	- 3 450	Elec
V2 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
V2 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
V25/390 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
Tavscan				
58 kWh/190 ch	44 990	9 %	- 345	Elec
Endurance 77 kWh/286 ch	47 430	9 %	- 345	Elec
V2 40Drive 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	1 %	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	ÉNERGIE
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	21 %	+ 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 GT	315 380	nc	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770 000	nc	nc	PHEV
12Cilindri	387 750	nc	+ 80 000	E
F80	3 541 607	nc	+ 80 000	FHEV
Purosangue	384 230	nc	+ 80 000	E
FIAT				
Pandina				
1.0 Hybrid/65 ch	15 900	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				
Starry (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				
1.5e:HEV/122 ch	28 160	6 %	0	FHEV
Jazz Crosstar				
1.5e:HEV/122 ch	31 510	3 %	+ 50	FHEV
HR-V				
1.5e: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 58 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 SAMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	56 800	3 %	+ 4 800	D
220 d/197 + 23 ch	61 000	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	10 %	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	15 %	+ 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	24 %	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				
1,3 TCE/130 ch	29 340	4 %	+ 4 818	E
EV 45 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	19 %	- 3 600	Elec

Pratique Prix des voitures neuves

SKODA (suite)	PRIX EN EURO	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ENERGIE
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	14 %	0	E
Vitara				
1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch	26 540	17 %	+ 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				
Agro X (nouveau)				
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-40 48V/204 ch	87 500	0 %	+ 80 000	D
MINI				
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

	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 GTE/272 ch	54 400	12 %	0	PHEV
2.0 TDI/116 ch	37 800	16 %	+ 190	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 000	15 %	+ 260	D
Golf SW				
1.5 TSI Evo2/116 ch	34 700	18 %	+ 360	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch	37 500	18 %	+ 230	E
1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch	44 600	11 %	+ 280	E
2.0 TDI/116 ch	38 900	18 %	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	42 300	13 %	+ 560	D
ID.3 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 TSI/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 TSI/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	13 %	- 4 600	Elec
GTI 77 kWh/340 ch	60 000	14 %	- 385	Elec
Passat				
1.5 TSI/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	E



TRAITEMENTS SUPERETHANOL

BY *SphereTech*
EUROPE®



- **Protège les injecteurs** et la pompe des effets du superéthanol
- Lubrifie l'injection pour **plus de souplesse et de longévité**
- **Renforce la tenue de l'huile** dans les situations critiques de dilution à l'éthanol

Retrouvez nos additifs issus du diagnostic moteur sur www.sphereTech-europe.com



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