SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1984 – Vendredi 11 septembre 2026



EXCLUSIF

Essence, diesel, E85… P. 26

Les vraies consommations de 1 050 modèles

9 nouveautés

Dacia Spring,





Citroën 2 CV, Peugeot E-208…

Le retour en force des citadines !

P. 18

- Abordables
- Séduisantes
- Pratiques

A partir de 12 000 €

Actu P. 6

Le bonus augmente : **jusqu'à 8 000 € pour tout le monde** ou presque

Essai occasion P. 58



Ford C-Max II diesel

Un monospace sans soucis

A partir de 4 000 €

Test produits P. 62



10 nettoyants pour jantes à l'épreuve de notre labo

Bilan fiabilité-qualité P. 52



La Peugeot 208 première génération à la loupe

Le verdict de nos experts

Premier essai P. 38

Volkswagen ID. Polo

Une redoutable rivale pour la R5



Match hybride/GPL P. 42



Citroën **C3 Aircross 110 ch** / Dacia **Duster 120 ch**

Quel est le plus économique des petits SUV ?

L 14629 - 1984 - 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

generation renault

portes ouvertes 10-14 sept[1]

RENAULT 4 E-TECH ELECTRIQUE

TOIT OUVRANT ÉLECTRIQUE EN TOILE

ouverture du toit sur 92 cm par commande électrique ou vocale[2]
openR link avec ChatGPT,[3] Google intégré[4] et plus de 100 apps
28 systèmes avancés d'aide à la conduite
volume de coffre de 420 L à 1405 L[5]
jusqu'à 409 km d'autonomie[6]

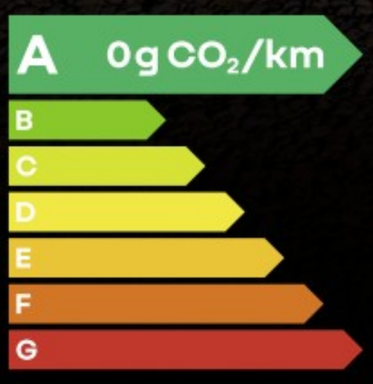
290€ à partir de /mois[7]

2 mois de loyer offerts[8]

LLD 37 mois. 1er loyer 3100€
prime coup de pouce 6180€ déduite[9]
3 ans de garantie et assistance 24/24 offerts[10]

profiter de l'offre







modèle présenté : R4 e-tech électrique iconic plein sud® 150 ch avec option peinture bi-ton rouge carmin/toit noir étoilé à 323€/mois,(11) 1er loyer 3 100€ prime coup de pouce bonifiée 6 180€ déduite.(9) (1) ouverture exceptionnelle le 13/09/26. (2) disponible selon version. (3) selon version, associé à Reno, l'avatar officiel Renault. (4) selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (5) avec banquette arrière rabattue. mesure en litres liquides ; 1 149 dm^3 en norme VDA. (6) autonomie réelle suivant conditions roulage, selon données wltp. autonomie max avec toit ouvrant jusqu'à 392 km. (7) exemple R4 techno plein sud® 150 ch hors options. (7)(11) 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 lattre de tassigny 94127 fontenay-sous-bois cedex - siren 702 002 221 - rcs créteil. (8) 3e et 4e loyers offerts. valable si commande R4 neuve **du 10 au 14/09/26**. (9) 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 1er au 30/09/26**. 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. (10) détails du contrat garantie sur 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_2 (g/km)*: 0 à l'usage, hors pièces d'usure. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 120 987.

assemblée en France

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

LA LÉGENDE EST DE RETOUR



NOUVELLE PEUGEOT E-208 GTi

DESIGN SPORTIF ET ÉLÉGANT
SENSATIONS DE CONDUITE INÉDITES
PEUGEOT i-COCKPIT®



PEUGEOT RECOMMANDE TotalEnergies - Consommation mixte WLTP (l/100km) : 0.

Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles. MODIFIÉ PAR IA

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

L'édito



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

Du coup de pompe au coup de jus

L'été 2026 aura été électrique, dans tous les sens du terme. Et l'automobile n'échappe pas à ce constat : en juillet et août, les ventes de modèles "zéro émission" ont plus que doublé (+ 121 %) ! Historique…

Inutile, en revanche, de chercher un lien direct entre les événements météorologiques extrêmes – signe du dérèglement climatique – et cette ruée vers la voiture verte. L'argument économique reste le principal moteur de cet engouement : avec des carburants durablement installés au-dessus de 2 € le litre, la goutte de pétrole a fini par faire déborder le réservoir.

Car le moment où l'automobiliste voit défiler les euros sur l'afficheur de la pompe conserve un fort impact psychologique. A l'époque du diesel roi, il suffisait souvent à justifier l'acquisition d'une citadine ainsi motorisée, malgré un surcoût à l'achat impossible à rentabiliser à l'usage…

Le décollage récent des ventes d'électriques tient donc en grande partie aux décisions… d'un chantre du bon vieux V8 essence. En déclenchant une guerre avec l'Iran, Donald Trump a fait monter les prix à la pompe : plus persuasif que les aides à l'achat !

Ces dernières, renforcées pour la rentrée *(voir p. 6)*, ajoutent leur pierre à l'édifice et contribuent à changer l'image des électriques. Longtemps perçues comme une somme de contraintes – prix élevé, autonomie limitée… –, elles se posent désormais en solution à la flambée des carburants. A condition que ceux-ci restent haut perchés. Sans quoi les hybrides pourraient prendre leur revanche, elles qui font des miracles en matière de sobriété *(voir p. 26)*.

Sommaire Numéro 1984

Semaine du 11 au 17 septembre 2026

Actualité

6 **L'essentiel.** Aides à l'achat d'une électrique neuve : bonus maximus !
10 **Le courrier**
12 **Les vérifs**
16 **La photo**
18 **Les nouveautés**
9 modèles accessibles à venir, dont la Dacia Spring entièrement modifiée
A bord de l'Audi A2 e-tron

Essais

25 **Les mesures du labo**
26 **Dossier.** Spécial vraies consommations : 1050 modèles mesurés
38 **Panoramique.** La Volkswagen ID. Polo Style de 210 ch
42 **Match.** Le Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride ë-DCS6 110 ch affronte le Dacia Duster 1.2 Eco-G EDC6 120 ch
46 **Lecteurs.** Le DS N°8 Long Range FWD de 245 ch
48 **Rétro.** La Citroën CX en version Turbo 2 (1986)

Pratique

51 **L'info utile**
52 **Bilan fiabilité-qualité.** La Peugeot 208 (2012-2019)
58 **Essai occasion.** Quel Ford C-Max II diesel acheter à moins de 10000 € ?
60 **Loi et conso.** Assurer une voiture électrique en leasing : les garanties à ne surtout pas négliger
62 **Comparatif.** 10 nettoyants pour jantes à l'épreuve du labo
64 **SOS lecteurs**
65 **Le prix des voitures neuves**

Le trait d'humeur de Cirebox

La Topolino, microcar de Fiat, s'apprête à être vendue aux Etats-Unis



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 57 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'*Auto Plus*. Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 0146484877 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Une partie de la diffusion est vendue en pack avec L'Auto-Journal.

Aides à l'achat d'une voiture électrique

Bonus maximus !



C'est le troisième étage de la fusée qui doit mettre l'électrique sur orbite. Après avoir bénéficié, par ricochet, de la flambée des prix des carburants, puis, plus directement, de la saison 3 du leasing social, les "VE" profitent depuis le 1er septembre de bonus fortement revus à la hausse et qui s'adressent à un public toujours plus large.

➤ **Texte :** François Tarrain – **Photos :** Arnaud Saunier

Auto Plus avait vu juste, début août, en pariant sur des aides à l'achat à la fois plus copieuses à la rentrée, et étendues à de nouveaux bénéficiaires ! C'est bien simple : depuis son instauration en 2008, c'est la première fois que le bonus écolo se montre aussi généreux avec les acheteurs. Du moins avec certains. Une bonté, financée non plus par l'Etat mais par le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), donc par les fournisseurs d'énergie, qui en répercutent le coût sur nos factures. Concrètement, plusieurs catégories d'acheteurs y trouvent leur compte : les plus "précaires", ceux aux revenus modestes, mais aussi – c'est nouveau – la classe moyenne qui roule beaucoup.

Gains escomptés ? De l'ordre de 500 à 1000 € de plus pour les premiers, et jusqu'à 2500 € pour les autres ! Exemple parlant : un couple avec deux enfants, gagnant jusqu'à 80000 €, dont l'un déclare parcourir plus de 12000 km par an dans le cadre de son activité (trajet domicile-travail compris), peut désormais prétendre à un "coup de pouce" d'environ 6000 € pour l'achat d'une électrique neuve, et de 8000 € si la batterie est européenne. Même topo pour un foyer "modeste" ! Une aubaine – toutefois variable d'un constructeur à l'autre, *voyez notre tableau ci-contre* – qui permet de s'offrir une Renault Twingo neuve pour 13500 € (voire 11500 € pour certains lorsque la batterie sera française !). De quoi donner un sérieux coup de fouet aux ventes d'électriques, qui se sont déjà arrogé 38 % du marché en août et 30 % depuis le début de l'année (14 points de mieux qu'en 2025). En revanche, le modeste "coup de pouce" également accordé depuis le 1er septembre aux électriques d'occasion (de l'ordre de 350 €, *lire ci-dessous)* ne devrait pas fondamentalement changer la donne sur le marché de la seconde main. ■

Et pour les électriques d'occasion et les taxis ?

De 300 à 350 € de bonus pour une électrique d'occasion… Ce "coup de pouce" est accordé à toute personne qui achète à un vendeur professionnel une électrique de seconde main respectant deux critères : avoir été mise en circulation entre 2017 et 2023, et justifier d'un état de santé de la batterie (SoH) d'au moins 80 %. Notez que ce bonus est majoré pour les ménages précaires : il passe à environ 600 €.

… et jusqu'à 2300 € pour les aides à domicile. Les professionnels de l'aide à la personne bénéficient d'un bonus majoré pour l'achat d'une électrique d'occasion, avec cependant deux conditions de plus : le véhicule convoité doit peser moins de 1800 kg et coûter 25000 € maximum. Montant accordé : de l'ordre de 2000 €, voire 2300 € si, en plus, le professionnel est considéré comme "précaire". Dans tous les cas, la décision d'achat doit être engagée d'ici au 31 décembre 2026 pour une livraison au plus tard le 1er juillet 2027. Quand on sait que les 50000 électriques de la première édition du leasing social (2024) vont revenir dans le circuit de la seconde main, il y aura probablement moyen de "sécuriser" l'achat d'un modèle éligible d'ici à la fin de l'année et d'en récupérer les clés l'an prochain.



Jusqu'à 5800 € pour les taxis. Cette nouvelle aide, accordée elle aussi jusqu'à la fin de l'année, bénéficie de conditions plus souples : le véhicule électrique neuf doit toujours peser moins de 2400 kg, mais le plafond de son prix est remonté à 65000 €.



Jusqu'à 8400 € de

Nous avons interrogé tous les constructeurs concernés par le dispositif des primes CEE. Voilà les "coups de pouce" qu'ils réservent désormais à leurs clients.

Alpine, Dacia, Renault
Audi, Cupra, Skoda, Volkswagen
BMW et Mini
Citroën, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Opel, Peugeot
Ford
Hyundai
Kia
Mercedes
Nissan
Tesla
Volvo

➤ Pour prétendre à un coup de pouce, les électriques neuves achetées ou louées doivent respecter des critères inchangés : être produites (sauf rares exceptions) en Europe, batterie comprise ou pas ; peser moins de 2400 kg et être facturées 47000 € maxi **.

➤ En revanche, le profil des bénéficiaires a changé. Désormais, ce ne sont plus les revenus et la composition du foyer qui sont pris en compte dans la définition des ménages en précarité énergétique/modestes/autres, mais le revenu fiscal de



La Renault Twingo E-Tech devient accessible dès 13 500 €. Plus fou encore chez Dacia, lorsque la nouvelle Spring *(voir p. 18)* héritera de batteries européennes, son prix tombera, pour les ménages précaires, sous la barre des 10 000 € !

e “coup de pouce”, ça commence à causer…

Ménage “précaire” : revenu fiscal de référence par part (RFR) jusqu'à 11 250 €		Ménage modeste : RFR de 11 251 à 16 880 €		Classe moyenne “gros rouleur” : RFR de 16 881 à 27 310 € et + de 12 000 km/an		Autres bénéficiaires : RFR supérieur à 27 310 € (ou à 16 880 € sans la condition gros rouleur)	
Coup de pouce standard	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce standard	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce standard	Surbonus batterie inclus	Coup de pouce standard	Surbonus batterie inclus
6 180 €	8 240 €	6 030 €	8 050 €	6 030 €	8 050 €	3 620 €	4 830 €
6 145 €	8 190 €	5 890 €	7 855 €	5 890 €	7 855 €	3 535 €	4 700 €
5 200 €*	-	5 200 €*	-	5 200 €*	-	3 380 €	-
6 150 €	8 200 €	6 000 €	8 000 €	6 000 €	8 000 €	3 600 €	4 800 €
6 300 €	8 400 €	5 900 €	7 900 €	5 900 €	7 900 €	3 500 €	4 700 €
6 000 €	8 000 €	6 000 €	6 000 €	6 000 €	8 000 €	3 600 €	4 800 €
6 100 €	8 100 €	5 800 €	7 800 €	5 800 €	7 800 €	3 500 €	4 650 €
NC	-	NC	-	NC	-	3 590 €	-
6 186 €	-	5 892 €	-	5 892 €	-	3 579 €	-
5 700 €	-	4 700 €	-	NC	-	3 600 €	-
6 100 €	-	6 000 €	-	6 000 €	-	3 600 €	-

référence par part (RFR), symbolisé par les déciles (de 1 à 9). Notez que l’on peut faire valoir, au choix, le RFR de sa déclaration d’impôt sur les revenus 2024 ou 2025.

➤ Les ménages précaires sont, comme auparavant, les mieux servis, avec un coup de pouce qui dépasse régulièrement les 6 000 € pour un véhicule à l’écoscore minimal, et les 8 000 € pour ceux dont la batterie est produite sur le Vieux Continent.

➤ Même s’ils sont un peu moins bien lotis, les ménages modestes profitent tout de même d’une jolie rallonge, de l’ordre de 1 500 à 2 000 €.

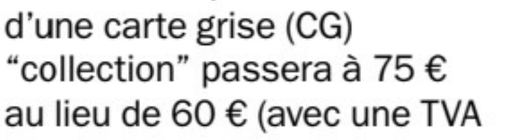
➤ La vraie nouveauté, c’est que la “classe moyenne” qui roule beaucoup (au moins 12 000 km par an pour le boulot) bénéficie désormais des mêmes niveaux d’aide que les ménages modestes. Voilà qui pourrait changer pas mal de choses, d’autant que le statut de “gros rouleur” est déclaratif : pour les employés, il faut juste fournir une double attestation employeur/salarié, et pour les indépendants une “autodéclaration”. Or, un contrôle du respect de ce critère par les services de l’Etat semble hautement improbable. Seul impératif à respecter : si le véhicule est pris en location, le forfait kilométrique annuel doit être d’au moins 12 000 km. Enfin, notez que cet inédit coup de pouce n’est accordé que pour les commandes passées jusqu’à la fin de l’année.

➤ Si la plupart des marques ont déjà publié leur barème, il reste des trous dans la raquette : BMW doit encore ajuster ses aides et Mercedes ne communique tout simplement aucune grille (aux concessionnaires de le faire).

** Les nouveaux montants sont encore en cours de renégociation à l’heure où nous bouclons.*
*** Voir “Prix des voitures neuves” p. 65.*

Plaque

La série du moment



En bref

Hausse du prix de l’attestation FFVE

Dépêchez-vous si vous avez l’intention de commander une attestation auprès de la Fédération française des véhicules d’époque. A compter du 1er octobre, les prestations qu’elle propose seront soumises à la TVA, ce qui va faire grimper les prix. Ainsi, l’attestation pour l’obtention d’une carte grise (CG) “collection” passera à 75 € au lieu de 60 € (avec une TVA à 20 %, ça devrait plutôt être 72 €, non ?), et à 90 € en cas d’importation ou d’absence de la CG française. Quant au macaron “collection” de la FFVE, il sera facturé 18 € au lieu de 15 €. Infos sur Ffve.org

L’indemnité carburant, c’est pas encore fini

Fausse joie pour ceux qui ont entendu dire que l’indemnité carburant était “prolongée”. En réalité, le gouvernement n’entend pas renouveler l’aide de 100 € destinée, sous conditions, à 3 millions de Français, mais simplement permettre aux 1,5 million de bénéficiaires qui n’ont pas encore réclamé leur indemnité, de le faire jusqu’au 30 septembre, alors que le guichet devait être fermé le 31 août. Nuance.

TOP 10 des ventes

Modèles les plus immatriculés au mois d’août

1	Tesla Model Y	4 622	+ 383 %
2	Peugeot 208	4 241	+ 24 %
3	Citroën C3	3 588	+ 43 %
4	Dacia Sandero	3 299	- 11 %
5	Peugeot 2008	2 776	- 7 %
6	Renault Clio VI	2 578	-
7	Renault 5	2 316	+ 64 %
8	Peugeot 3008	2 233	+ 6 %
9	Toyota Yaris	1 985	- 3 %
10	Renault Scenic E-Tech	1 745	+ 177 %

Les volumes de vente de ce top 10 reflètent bien la tendance du marché en août : l’électrique représente plus des deux tiers des immatriculations !

Avec AAADATA



LE FUTUR EST IMPRÉVISIBLE.

Pas la garantie de votre Citroën.

JUSQU'À 8 ANS

CITROËN, WE CARE GARANTIE

AUTOMOBILES CITROËN - RCS PARIS 642 050 199

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



CITROËN ë-C5 AIRCROSS

À PARTIR DE

259 €/ MOIS(1)

LLD 37 mois / 30 000 km - Après 1er loyer de 3 000 €
Prime CEE(2) de 6 150 € déduite - Reprise de 2 500 € déduite.



CITROËN PRÉFÈRE **TotalEnergies** Modèle présenté : Nouveau C5 Aircross Hybride rechargeable, 225ch, boîte automatique MAX avec options à 523 €/mois aux mêmes conditions. Selon stock disponible. (1) Exemple pour une location longue durée (LLD) sur 37 mois / 30 000 Km d'un Nouveau ë-C5 Aircross Électrique 210ch autonomie confort PLUS neuf, hors option soit 36 loyers de 259 € après un 1er loyer de 3 000 €, après déduction de la Prime CEE de 6 150 € (sous condition d'éligibilité). Voir conditions d'éligibilité sur citroën.fr. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, sous condition de reprise, valable jusqu'au 30/09/2026 auprès du réseau Citroën participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Versailles n° 317 425 981, ORIAS 07004921 (www.orias.fr), 43 Rue Jean Pierre Timbaud 78300 POISSY. (2)Prime CEE pour la valorisation des opérations au titre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie : 3 600 € non soumis à la TVA (n° SIREN CertiNergy : 798 641 999). Conditions sur citroen.fr.

CITROËN

Le courrier

Ecrivez-nous : *Auto Plus,* Actualité, 40, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux
ou par e-mail à courrier@autoplus.fr

Développement des autoroutes en flux libre

Le télépéage, ça devrait être gratuit !



DRONE PRESS/SANEF

L'an dernier, la société Sanef, qui gère l'A13, aurait empoché 25 millions d'euros de majorations pour des factures de péage en flux libre qui n'ont pas été acquittées dans les 72 heures ! Un pactole réglé par des conducteurs tout sauf fraudeurs, qui, pour la plupart, ont juste oublié qu'ils devaient payer dans ce délai contraint. Pour éviter ce genre de désagrément, tout le monde devrait pouvoir profiter gratuitement du télépéage… Surtout si les autoroutes en flux libre sont appelées à se généraliser.

Jonathan F., Saint-Clair-sur-Epte (95)

François Tarrain. Après l'A79 et l'A13, l'A40 passera l'an prochain en flux libre (sur 58 km), suivie de la tant contestée A69… puis, à terme, de toutes les autoroutes concédées. Une généralisation qui risque d'entraîner une multiplication des impayés, pour la plupart involontaires, mais qui reviennent cher : 10 € de majoration à payer en plus du péage dans les 15 jours, faute de quoi la sanction passe à 90 €. Soit autant de pénalités qui tombent directement dans les caisses des sociétés d'autoroutes ! Cela étant, dans le cas de l'A13, la Sanef ne prend pas les "étourdis" en traître : le premier impayé de chaque usager fait l'objet d'un courrier de rappel sans pénalité. En revanche, au second, la sanction tombe… Pour éviter de s'y exposer, le télépéage – qui a déjà fait 18 millions d'adeptes en France ! – constitue bien la parade idéale. Et vu la régularité des promos proposées sur les abonnements par tous les opérateurs (ATMB, Bip&Go, Fulli, Ulys…), il y a déjà moyen d'en profiter gratuitement. Autre espoir pour les têtes en l'air : un amendement au projet de loi-cadre relatif au développement des transports tente de faire passer le délai de paiement du péage en flux libre de 72 h à 15 jours. A suivre…

Alerte rouge

Mon Citroën C5 Aircross PHEV est doté d'un mode de récupération d'énergie au freinage qui s'apparente au "One Pedal". Est-ce que ceux qui me suivent sont avertis de ce freinage appuyé ?

Patrick, Tourcoing (59)

François Tarrain. Oui, car les feux stop s'allument automatiquement dès que la décélération liée au freinage régénératif atteint 1,3 m/s², ce qui correspond à un freinage linéaire de 50 à 0 km/h réalisé en 10,7 secondes et après avoir parcouru 74 m. En revanche, notez que lorsque le conducteur actionne mécaniquement la pédale de frein, les feux stop doivent s'allumer immédiatement et indépendamment du niveau de décélération.



DENIS MEUNIER

Etat de santé des batteries

Dans le dossier du n° 1981 sur l'achat/vente d'une occasion, vous dites que l'on peut obtenir un certificat SoH pour un véhicule hybride rechargeable. Or, lorsque je l'ai demandé à mon garage Hyundai pour mon Tucson PHEV, il m'a affirmé que ce SoH n'existait que pour les modèles 100 % électriques. Qu'en dites-vous ?

J.-C. Moncoucut, par e-mail

Pierre-Louis Champeaux. Le test de l'état de santé de la batterie de traction (State of Health) peut tout à fait être réalisé sur un véhicule hybride rechargeable ! Si votre garage ne veut (ou ne peut) pas s'en charger, il existe d'autres solutions pour l'obtenir : avec un outil diagnostic à brancher sur la prise OBD ; parfois directement depuis l'ordinateur de bord ; ou encore en ligne via un service dédié. A ce titre, l'un d'eux, Moba *, compte bien votre Tucson parmi les modèles compatibles.

> ***Les acheteurs de voitures chinoises devraient avoir en tête que ce ne sont pas les ouvriers chinois qui paieront leur retraite et que ce régime est l'allié de la Russie, de l'Iran et de la Corée du Nord… Que nos actes soient en accord avec notre conscience, même s'il faut sacrifier quelques options !***
>
> Georges P.-C., du Finistère

On passe à la caisse, ou pas ?

Dans la rubrique "Bon plan" du n° 1980, vous indiquez qu'il faut repayer les taxes à l'immatriculation (54 € par cheval fiscal en moyenne) après la conversion d'un véhicule à l'E85. Pourtant, selon le site Service-public.fr, il n'y a que 13,76 € à régler. Qui dit vrai ?

Daniel, par e-mail

François Tarrain. Une clarification s'impose en effet : le simple changement d'énergie sur la carte grise à la suite d'une conversion homologuée à l'E85 n'impose pas de repayer l'intégralité des taxes à l'immatriculation : seule une dîme fixe de 11 € + 2,76 € de frais d'acheminement sont dus. En revanche, depuis 2024, plus aucune région n'exonère les véhicules dits "propres" (hybrides, GPL, E85 d'origine ou convertis) du coût des chevaux… ce qui faisait figure, auparavant, de véritable argument lors de la revente.

Vos images

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



Un Mercedes Classe G resté trop longtemps à patauger dans la boue ? Non, une sculpture en terre et papier mâché exposée à Vienne, en Autriche.

Par Fred Decourt



D'où l'expression "avoir un balai dans le…" ? (Ok, elle n'était pas très fine celle-là). Croisé quelque part en Suisse.

Par Fabrice Chrisment



Un petit détail sur cette photo laisse supposer que cet utilitaire est garé là depuis un long moment. Saurez-vous le trouver ? Vu à Montréjeau (31).

Par Claude Blain

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

* *Get-moba.com/car*





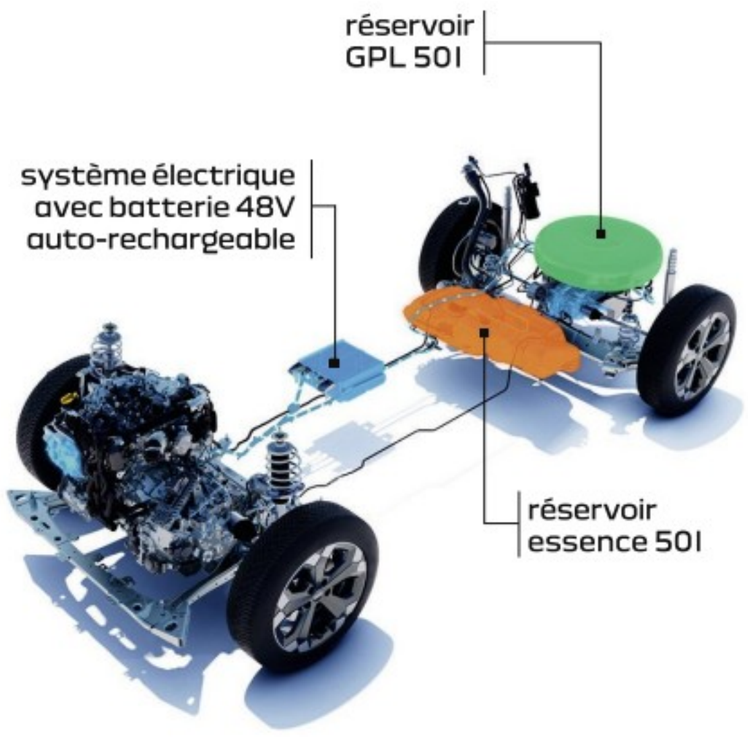
Et Dacia créa le moteur tribride

Dacia dévoile une technologie inédite : la motorisation tribride

Une appellation concrète : « tri », pour l'association **de trois sources d'énergie (électrique, essence et GPL)**. « Hybride », pour leur capacité **à fonctionner ensemble**. Cette motorisation tribride s'appuie sur une transmission capable de fonctionner aussi bien **en 4x2** qu'**en 4x4**, de manière fluide.

Une 1re mondiale qui répond aux besoins de la vie quotidienne

Cette motorisation tribride développe **150 ch** et offre **jusqu'à 1 500 km d'autonomie**, en combinant un plein d'essence et un plein de GPL[1].



Une autonomie pensée pour les usages réels : elle permet d'envisager **de longs trajets sans contrainte**. En ville, **jusqu'à 60% du temps de roulage peut être effectué en mode électrique**, favorisant une conduite silencieuse et plus responsable.
Enfin, **l'utilisation du GPL**, dont le coût est en moyenne **2 fois inférieur** à celui de l'essence, contribue à réduire les coûts d'utilisation. Un avantage particulièrement intéressant dans un contexte de prix des carburants élevé (jusqu'à 50€ d'économie par plein)[2].

Des capacités 4x4 quand les conditions l'exigent

Contrairement aux idées reçues, le 4x4 n'est pas réservé aux situations extrêmes. Neige, verglas ou chemins boueux font partie des conditions de roulage du quotidien, pour lesquelles quatre roues motrices et des pneumatiques toutes saisons de série apportent avant tout confort et sécurité. La conduite reste simple, tout est géré automatiquement par le véhicule, sans action particulière du conducteur.

Une motorisation adaptée à tous les usages

Pensée pour s'adapter aux besoins de chacun, la motorisation tribride accompagne des usages très variés :

- un infirmier libéral, qui enchaîne les visites à domicile par tous les temps, sur des routes parfois humides ou glissantes ;
- des conducteurs évoluant en région montagneuse, confrontés à des routes enneigées ou verglacées ;
- des artisans amenés à se déplacer quotidiennement et à transporter du matériel, avec jusqu'à 1 500 kg de capacité de tractage ;
- ou tout simplement des familles qui ont besoin d'un moteur simple et efficace pour la vie de tous les jours.

Déjà disponible sur les modèles emblématiques de la marque

La motorisation tribrid 150 4x4 boîte automatique est dès à présent disponible sur les deux modèles phares de la gamme : Dacia Duster et Dacia Bigster. Dacia confirme ainsi sa volonté **de proposer des solutions utiles, performantes et accessibles**, pensées pour répondre aux usages réels du plus grand nombre.

(1) Consommation mixte WLTP Duster/Bigster expression tribrid 150 4x4 (l/100 km) : 5,9l/5,8l.
(2) Pour un plein de 50 litres basé sur le prix moyen des carburants en France au 31/07/26 : GPL à 1,02€/l et essence-E10 à 2,02€/l.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

CAMÉRA CACHÉE | Leasing social “3” : peut-on négocier le montant des loyers ? (suite)

LA MISSION DE NOTRE ESPION

La semaine dernière, nous asticotions les marques françaises. Depuis, on a appris que deux mois après l’ouverture du dispositif, il restait encore 20 000 électriques à saisir… Ce qui nous a donné l’idée d’aller négocier le loyer de l’une d’entre elles chez trois nouveaux constructeurs.

Chez Fiat



La Grande Panda promise à 95 €/mois ? *“Désolé, vous arrivez trop tard. J’aurais bien aimé vous en proposer une, mais on a épuisé les stocks dédiés à l’opération.”* Confirmation du directeur des ventes : *“C’est mort, il n’y en a plus aucune.”* OK, on fait quoi, alors ? *“Venez, je vous présente l’auto et ensuite je vois ce que je peux vous proposer.”*



Verdict : en LLD * sur 3 ans, 46 000 km avec un 1er loyer couvert par la prime “coup de pouce” maxi, la Grande Panda 113 ch Pop revient à 249 €/mois. Et en enlevant 39 € d’options facultatives, on passe à 210 €. *“C’est plus cher que dans le cadre du leasing social, sachant que les 95 € annoncés étaient intenables. En vrai, il fallait compter 140 €/mois.”*

Chez Hyundai



Ici, des Inster à 139 €/mois, il en reste à saisir. *“C’est un super véhicule avec une belle autonomie. On n’a pas à rougir face à la concurrence, même si celle des chinois nous menace sérieusement. J’ai bien peur qu’à la fin, ce soit eux qui gagnent. En attendant, avec le leasing social, on propose des loyers impossibles à atteindre en temps normal.”*



Après une présentation rapide mais complète de l’auto, place à la simulation. Première estimation : 199,69 €/mois. Hum, on est loin des 139 € promis ! *“Oui, mais on peut enlever des options comme l’assurance perte financière ou le contrat d’entretien, ce qui ramène le loyer à 141 €, frais d’immatriculation inclus.”* Pas mal du tout !

Les bonnes affaires se font bien rares

* *Location longue durée. Location avec option d’achat.* ** *Voir* Auto Plus *n° 1983.*

Carburant

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 4 septembre 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) 2,231 € ↘
1 Hyper U	2,186 €
2 E.Leclerc	2,195 €
3 Super U	2,203 €
4 Netto	2,214 €
5 Intermarché	2,216 €
6 Carrefour Market	2,218 €
7 Elan	2,222 €
8 Auchan	2,228 €
9 Intermarché Contact	2,229 €
10 Carrefour Contact	2,230 €

SP95-E10	Prix moyen (1) 2,068 € ↗
1 TotalEnergies	1,991 €
2 Netto	2,072 €
3 Auchan	2,074 €
4 Intermarché	2,082 €
5 Carrefour Market	2,086 €

E85	Prix moyen (1) 0,876 € ↗
1 E.Leclerc	0,835 €
2 Hyper U	0,837 €
3 Intermarché	0,839 €

SP95 : 2,126 € (1) ↗ SP98 : 2,149 € (1) ↗ GPL : 1,031 € (1) ↘ Baril de Brent : 82,16€ ↗

1. Estimations Auto Plus, *hors autoroute.*

CARBU.COM *Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com*

Bon plan ou pas ?

Total Wash : bonus lavage doublé pour la rentrée



TOTAL WASH

La promesse : jusqu’au 21 septembre, le crédit offert pour l’achat d’une recharge prépayée, achetée sur l’application Wash ou en station-service Total est doublé.

La vérif : on ne peut pas faire plus simple : il suffit aux clients Wash (anciens comme nouveaux) d’acquérir une recharge pour bénéficier du bonus doublé : 2 € offerts pour 10 € crédités (12 € en tout, donc), 4 € pour 15 € ou 8 € pour 25 €. Notez en outre que les nouveaux clients peuvent utiliser le code “Welcome” pour obtenir, en plus, un lavage gratuit.

Y a plus qu’à frotter…

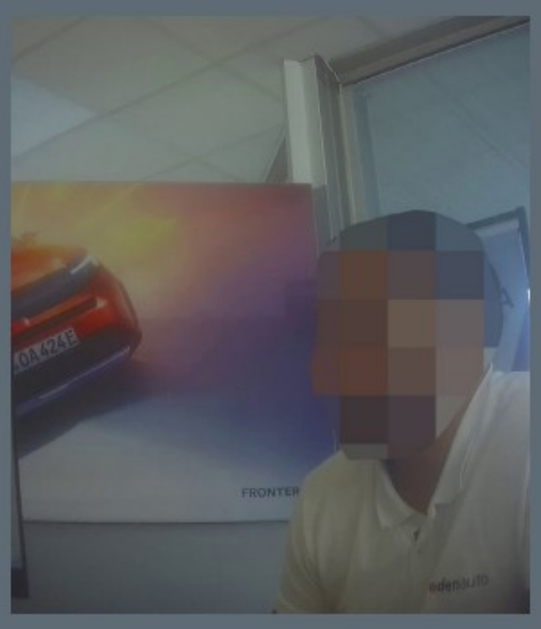


NICOLAS CREACH/LETÉLÉGRAMME/MAXPPP

Chez Opel



La Corsa électrique, il n'y en a plus ! Plan B : il resterait des Frontera éligibles au leasing social. Sauf qu'il y a un hic : *"On n'en a plus aucun en stock. Et si on commande aujourd'hui dans le cadre du leasing, on ne pourra pas livrer avant janvier, ce qui est trop tard pour bénéficier du dispositif."* Faux, la livraison doit avoir lieu au plus tard dans les 6 mois après la commande.



*"Je vais voir ce que je peux vous proposer comme super offre en LOA * avec les mêmes critères que le leasing.* [Il calcule.] *Alors : comptez 197 €/mois, mais on peut déduire l'assurance perte financière à 20 €."* Et ajouter 835 € de frais divers "incompressibles" à verser à la livraison. Ce qui, lissé sur 36 mois, rajoute 23 €/mois. Bilan : un loyer à 200 €, ça reste compétitif à défaut d'être "social".

S'il reste des opportunités dans le cadre du leasing, il ne faut pas être regardant sur le modèle, plusieurs stars étant déjà en rupture**… Et hormis chez Hyundai, où l'Inster est encore disponible à bon prix, ailleurs, dès qu'on sort du dispositif "social", on le sent passer.

PHOTOS DR

Flash info

Radars installés par les maires : pas avant… 2028

C'est une perspective qui inquiète tous les conducteurs : la possibilité pour les maires d'implanter leurs propres radars fixes. Si l'échéance se rapproche, les dernières informations annoncent un répit… assombri par des prévisions de verbalisations salées.



PASCAL PIERART/REPORTER AUTO PLUS

➤ Alors que certains documents officiels laissaient craindre l'arrivée d'au moins 200 radars collectivités dès fin 2026 *(voir* Auto Plus *n° 1967),* le calendrier vient de voler en éclats. Un discret paragraphe, repéré dans le récent appel d'offres pour la maintenance informatique du Centre national de traitement (CNT) de Rennes, indique en effet que ces appareils n'entreront en service *"probablement qu'à partir de fin 2027 ou début 2028"…* Une formulation qui laisse la possibilité qu'ils arrivent encore plus tard.

➤ Pourtant, le marché public attribué au printemps par l'UGAP prévoyait une phase de tests de douze mois maximum avant le déploiement. Un délai qui ne sera visiblement pas tenu. Et c'est tant mieux, car si le calendrier s'allonge, la menace n'en reste pas moins colossale. Alors que la Sécurité routière tablait sur 10 millions de PV générés par ces radars, l'ANTAI en rajoute une couche avec des projections bien plus sombres. Toujours selon les documents de l'appel d'offres du CNT, il serait carrément question d'un doublement potentiel du volume annuel des contraventions, qui passerait de 16 à 32 millions… Pour peu, bien sûr, que le dispositif "séduise" un maximum de maires !

Nicolas Lourdin

Contrôles : vous les avez débusqués

Contrôle aux jumelles – Ain (01)

A42, un gendarme, installé côté passager de ce Peugeot 5008, mesurait par l'arrière la vitesse des autos circulant vers Lyon. Le véhicule était stationné sous le pont, avant l'échangeur vers l'A432. Limitation de 110 km/h. ***Pascal P.***

45°50'12.1"N 5°02'18.0"E



REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée – Haute-Savoie (74)

RN94, radar embarqué dans un Citroën C5 Aircross (GT-483-ZM) en circulation à l'entrée de Briançon. Il arrivait d'Embrun avant de poursuivre sa route en direction de Grenoble.

44°53'38.6"N 6°37'48.1"E

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

La question inattendue

A combien est tombée la part des boîtes mécaniques dans les ventes de voitures neuves ?

15 %



FLORIAN GROUT

L'extinction de la pédale de gauche suit inexorablement celle des ventes de modèles purement essence ou diesel, tombées à moins de 20% du marché. Résultat, depuis janvier, il ne s'est immatriculé que 158 728 véhicules neufs à boîte méca. Les derniers ? La Dacia Sandero (31 256 ventes sur 41 133), la Citroën C3 (14 191), la Peugeot 208 (13 272) ou encore les Renault Clio 5 et 6 (12 305 et 9 362).

AAADATA Trusted data, useful innovation

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

Cabines : la fournée de la semaine

Gironde (33)

RD1215E1, PR 6+900, St-Aubin-de-Médoc (dans les deux sens), 70 km/h. Radar autonome sur la déviation du Taillan-Médoc, non loin du rond-point du Pian-Médoc.

44°55'48.5"N 0°42'37.6"W

Lot-et-Garonne (47)

RN21, PR 2+060, Cahuzac (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se trouve au niveau des deux aires de repos à la sortie de Castillonnès direction de Bergerac.

44°39'58.0"N 0°35'01.0"E

Loir-et-Cher (41)

RD2020, PR 26+090, Salbris (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome est installé juste avant l'entrée de Salbris, quand on arrive d'Orléans.

47°26'21.1"N 2°02'51.4"E

Haute-Saône (70)

RN57, PR 80+400, Voray-sur-l'Ognon (Vesoul vers Besançon), 50 km/h. Radar chantier à l'entrée de la zone de travaux au niveau du basculement de chaussée.

47°20'47.3"N 6°00'56.2"E

à partir de 95€/mois[1]
LLD 49 mois. 1er loyer 1 800€
prime coup de pouce de 6 180€ déduite[2]

fabriquée en Europe



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

DACIA

SPRING

ELECTRIC

Contenu partiellement généré par l'IA. Modèle présenté : Nouvelle Dacia Spring journey avec option peinture agave à 125€/mois(3). 1er loyer 1 800€, prime coup de pouce de 6 180€ déduite(2). (1) Exemple pour nouvelle Dacia Spring expression hors options. (2) 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 1er au 30/09/26. Pour particuliers, selon revenus. Pour loc, prime déduite du 1er loyer majoré. Conditions d'éligibilité et modalités auprès du revendeur. (1)(3) Location Longue Durée, hors assurances et prestations facultatives, sur 49 mois/40 000 km max, si accord Diac, au capital de 415 100 500€ - 80-90 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - CS 20015 - 94127 Fontenay-sous-Bois Cedex - Siren 702 002 221 - RCS Créteil. Offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Dacia participant du **1er au 30/09/26**. Conditions en points de vente et sur dacia.fr. **Consommations min/max en cycle mixte (kWh/100 km)* : 12,7/12,9. Émissions de CO_2 (g/km) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** *Selon données WLTP.

Dacia Renault S.A.S. RCS Nanterre 441 639 465

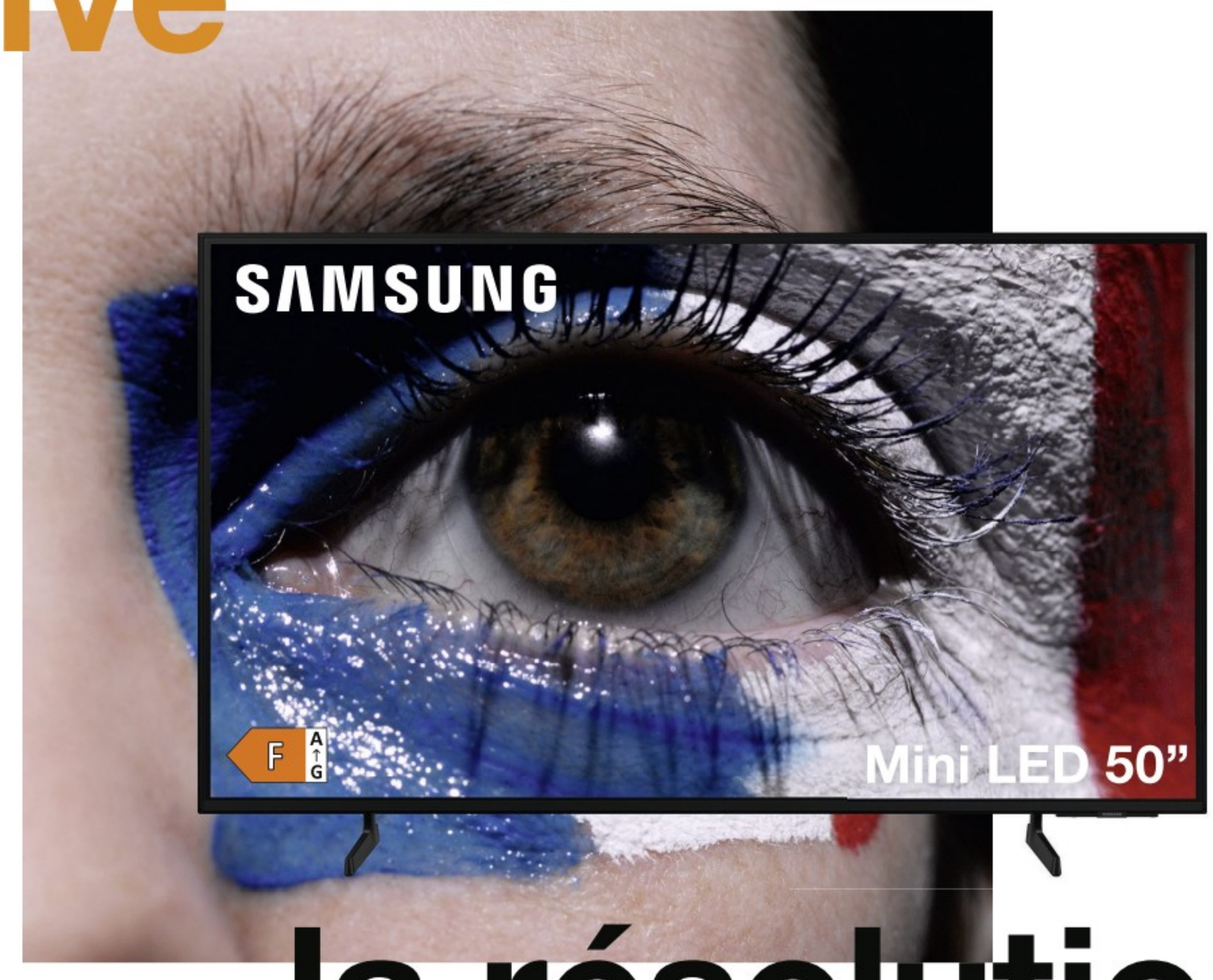


Circuit touristique

Non, Max Verstappen n'a pas profité de l'intersaison pour découvrir les îles croates au volant de sa très peu discrète F1 Red Bull Racing… Si sa monoplace s'est retrouvée au beau milieu de la mer Adriatique, sur le pont d'un ferry de la compagnie Jadrolinija, cernée par les voitures de Monsieur Tout-le-Monde, c'est un peu pour faire le buzz et beaucoup pour annoncer le Red Bull Showrun, qui se déroulera à Zagreb le 27 septembre (au lendemain du Grand Prix d'Azerbaïdjan). Un spectacle entièrement dédié au sport automobile et à la marque au taureau avec, en invités de marque, la Formule 1 Oracle Red Bull Racing et son pilote, David Coulthard…

➤ **Photo :** Predrag Vuckovic/Red Bull Content Pool

Vive



la résolution

French Days

TV connectée Samsung

Mini LED 125 cm(1)

29 €

Prix constaté sur internet : 599 €(2)

avec la Fibre Orange

Soit 129 € pour les nouveaux clients Fibre avec les offres Livebox Fibre + Smart TV à partir de 37,99 €/mois - 100 € de remboursement différé par Samsung(3).

Offre soumise à conditions, valable en France métropolitaine du 10/09 au 25/09 inclus, sous réserve d'éligibilité. Engagement 24 mois. Livraison de la TV après la mise en service de l'accès fibre. Frais de mise en service : 49 €. Frais de résiliation : 69 €.

(1) Référence du téléviseur Samsung : TU50M70HAUXXC. **(2)** Prix constaté hors promotion au 02/07/2026 sur le site internet du fournisseur. **(3)** Coupon de remboursement disponible sur odr.orange.fr. French Days = les jours français.

orange™ est là

9 modèles accessibles

Nouvelle Dacia Spring: elle change tout!



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Deux niveaux de finition (Expression et Journey), quatre couleurs de carrosserie (vert, blanc, gris, noir) : la gamme sera très réduite au lancement. Mais une version Stepway, au style encore plus baroudeur et proposée dans des teintes inédites, arrivera courant 2027.

Au printemps 2021, Dacia avait frappé fort en lançant la Spring, une minicitadine électrique à moins de 17 000 €, avant déduction des aides. Un tarif imbattable à l'époque, que peu ont réussi à égaler depuis. Et si le modèle accusait quelques défauts à ses débuts (tenue de route et freinage moyens, puissance limitée), il s'est progressivement amélioré.

En bref

Lancement : fin 2026
Dimensions (LxIxh, en m) : 3,85 x 1,74 x 1,52
Moteur électrique : 80 ch
Batterie : 27,5 kWh (capacité utile)
Autonomie : 250 km en cycle mixte (1)
Tarif : à partir de 17 900 € (hors aides)

Fabriquée en Chine, la Spring a cependant été privée d'aides à l'achat depuis 2024. Pour compenser, Dacia a adapté ses tarifs, et envisageait même de conserver l'actuelle au catalogue aux côtés de sa remplaçante (qui aurait alors pu s'appeler Evader). La marque a finalement opté pour une gamme simplifiée autour de la nouvelle génération, tout en conservant le nom Spring, connu du public, même si tout le reste change.

A commencer par les tarifs, avec une bonne surprise à la clé : Dacia a tenu sa promesse en affichant un prix de départ sous les 18 000 € (17 900 €). C'est certes plus que l'ancienne, mais cette nouvelle génération se montre plus aboutie et bien dotée dès l'entrée de gamme (compteurs numériques, radars de recul, clim, frein de parking électrique…). Surtout, elle est désormais produite en Europe (en Slovénie, dans la même usine que la Renault Twingo), ce qui lui permettra de bénéficier de la prime "coup de pouce", pour un premier prix à partir de 11 870 € ! Et même 9 850 € avec le bonus additionnel, lorsque sa batterie sera elle aussi fabriquée en Europe (Hongrie), fin 2027. De quoi conserver son titre de voiture électrique la plus abordable du marché. Mais pour combien de temps ? Car la future Citroën 2 CV *(voir p. 20)* devrait faire encore mieux…

Cette Spring II, qui sera l'une des vedettes du Mondial de l'auto (du 12 au 18 octobre), ne renie pas le look baroudeur de son aînée (design cubique, face avant verticale, protections de carrosserie), mais change radicalement de proportions. Plus longue de 15 cm (3,85 m) et plus large de 18 cm (1,74 m), elle dépasse ainsi la dernière Twingo E-Tech (3,79 m pour 1,72 m), avec laquelle elle



La Spring reprend la base et la chaîne de traction électrique de la Twingo, mais se démarque par un style inédit et une longueur supérieure de 6 cm. A l'extérieur, seuls les vitrages et le pavillon sont communs aux deux voitures.

** Après déduction de la nouvelle prime "coup de pouce" de 6 030 € attribuée aux gros rouleurs, sous conditions de ressources.*

à venir



Délaissées ces dernières années, au profit notamment des SUV, les petites voitures reviennent sur le devant de la scène. Après Renault et sa nouvelle Twingo, c'est au tour de Dacia de renouveler entièrement sa Spring, qu'*Auto Plus* vous dévoile en avant-première. Plusieurs autres constructeurs préparent, eux aussi, le retour de modèles accessibles dans leur gamme.

Texte : Julien Sarboraria



La planche de bord séduit par sa présentation moderne, moins par sa qualité perçue. Si les compteurs numériques (7"/17,8 cm) sont de série sur toutes les versions, l'écran tactile, lui, est réservé à la finition supérieure Journey. En entrée de gamme, c'est le smartphone qui fait office de système multimédia.

L'actuelle Spring

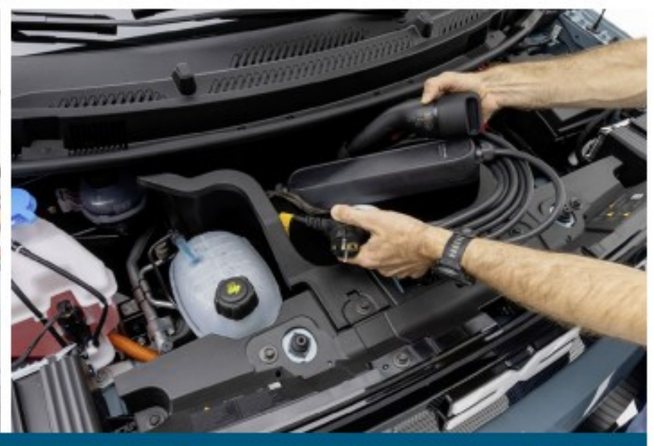




PHOTOS : ÉTIENNE ROVILLE







La banquette (fixe) est confortable et l'espace aux jambes correct, avec suffisamment de place sous les sièges pour y glisser les pieds. Si les vitres arrière sont hélas seulement entrebâillantes, les aspects pratiques n'ont pas été oubliés : banquette rabattable en 50/50, plancher de coffre divisé en deux parties, petit bac à l'avant (18 dm³) pour le câble de recharge…

partage sa base technique et son unique motorisation électrique de 80 ch.
Installé sur le train avant, ce bloc est associé à une batterie LFP de 27,5 kWh, permettant à Dacia d'annoncer jusqu'à 250 km d'autonomie en cycle mixte. Soit légèrement plus que l'actuelle Spring (225 km) et un peu moins que les 263 km revendiqués par Renault pour la Twingo. Le chargeur embarqué de 6,6 kW (série) permettrait de récupérer de 15 à 80 % en 9 h sur une prise standard et en moins de 3 h sur une Wallbox. Proposée en option, la charge rapide (jusqu'à 50 kW) raccourcirait ce temps à 28 min. Des chiffres qu'il faudra bien sûr vérifier lors de nos premiers essais, prévus en fin d'année.
A bord, le lien de parenté avec la Twingo saute davantage aux yeux. Ainsi, la planche de bord est très proche : mêmes commandes de climatisation (manuelle de série) et de boîte (située derrière le volant), même écran tactile de 10"/25,4 cm (2), agencement identique du mobilier… Toutefois, les quelques plastiques colorés ne suffisent pas à relever une qualité perçue qui reste très sommaire.
La Spring se rattrape avec ses nombreux rangements et une position de conduite plus facile à trouver que sur le modèle actuel grâce au siège conducteur désormais réglable en hauteur.
A l'arrière, la Dacia fait en revanche moins bien que la Twingo, puisque les deux sièges indépendants et coulissants sont remplacés ici par une banquette fixe, à deux places. L'accès reste aisé et l'espace aux jambes s'avère correct pour une petite citadine. Sur ce point, les progrès par rapport à la première Spring sont réels. La nouvelle venue se montre aussi plus pratique, avec une banquette rabattable en deux parties (monobloc auparavant), un coffre un peu plus généreux (337 dm³ contre 308, selon Dacia) et même un petit frunk de 18 dm³ sous le capot avant (2), suffisamment spacieux pour accueillir le câble de recharge.
Développée en seulement 16 mois, la nouvelle Spring arrivera bientôt sur nos routes, les premières livraisons étant annoncées pour novembre.
Les commandes sont même déjà ouvertes.

1. Donnée constructeur. 2. Sauf en version de base.

9 modèles accessibles à venir (suite)

Citroën 2 CV \\ Printemps 2029

➤ Depuis l'abandon de la C1 en 2022, Citroën a déserté le segment des petites citadines. Si la C3 propose déjà un prix d'accès attractif (à partir de 16390 €), la marque aux chevrons prépare une voiture encore plus abordable – et électrique –, avec un tarif qui débutera sous les 15000 €. Pour se démarquer, Citroën entend à son tour jouer la carte du néo-rétro en s'inspirant de la 2 CV, l'un de ses modèles les plus emblématiques. Cette future "Deuche", dont la base technique sera développée avec le partenaire chinois Leapmotor, sera lancée d'ici à deux ans. Un premier concept-car sera dévoilé en octobre au Mondial de l'auto.



RENÉ DEMARETS

A partir de 14990 € *

Peugeot E-208 \\ Printemps 2027



RENÉ DEMARETS

A partir de 25000 € *

➤ Chez Peugeot, le retour d'une petite citadine façon 108 n'est pas à l'ordre du jour. La 208 restera donc le modèle d'entrée de gamme du Lion. Elle va d'ailleurs prochainement évoluer avec une nouvelle génération 100% électrique, tandis que l'actuelle poursuivra sa carrière en essence après un profond restylage. L'E-208 inaugurera un style inédit, un volant rectangulaire Hypersquare sans liaison mécanique avec les roues (en option), ainsi que de nouvelles batteries LFP permettant une nette hausse de l'autonomie.

Smart #2 \\ Printemps 2027

➤ Longtemps associée aux minicitadines, Smart a délaissé ce segment ces dernières années en multipliant les (grands) SUV. La marque s'apprête à renouer avec ses origines en donnant une descendance à la Fortwo. Après le prototype dévoilé au printemps, la version de série, baptisée #2, sera présentée au Mondial de l'auto. Dotée d'une motorisation 100% électrique, elle conservera un gabarit très compact (environ 2,75 m) et deux places. L'autonomie fera, elle, un bond en avant, avec près de 300 km attendus, soit plus du double de celle de l'ancienne EQ Fortwo.



SMART

A partir de 22000 € *

Volkswagen ID. Up! \\ Courant 2027



VOLKSWAGEN

A partir de 19900 € *

➤ L'année prochaine, Volkswagen étoffera sa gamme électrique par le bas avec une petite citadine positionnée sous l'ID. Polo *(voir p. 38)*. Préfigurée par le concept ID. Every1 *(photo)* dévoilé en 2025, elle remplacera la Up! et pourrait reprendre son nom. Un temps envisagé en partenariat avec Renault, son développement sera finalement mené seul par le constructeur allemand. Il vise un prix d'attaque inférieur à 20000 € hors bonus, dont ce modèle devrait profiter grâce à sa production sur le sol européen.

ET AUSSI



RENÉ DEMARETS

DS N°3. La métamorphose de la citadine DS 3 en petit SUV n'aura pas rencontré le succès escompté. Marche arrière, donc, pour le troisième opus, qui redeviendra une citadine chic et se convertira à l'électrique. **Sortie : fin 2027**

Fiat Pandina. La petite Panda, rebaptisée Pandina depuis 2024, va prendre une retraite bien méritée après une carrière débutée en… 2011 ! Sa remplaçante sera une proche cousine de la future 2 CV (mais avec un design bien spécifique). Elle pourrait proposer une version hybride sur certains marchés. **Sortie : fin 2028**

Ford Fiesta. Ford prépare sa reconquête du marché européen. Après avoir fortement réduit sa gamme ces dernières années, le constructeur compte lancer cinq nouveautés d'ici à 2029. Parmi elles, une petite citadine électrique dérivée de la Renault 5, qui devrait ressusciter un nom bien connu : Fiesta. **Sortie : début 2028**

Nissan Wave. Après la Dacia Spring, la Renault Twingo aura bientôt une nouvelle cousine chez Nissan. Cette petite citadine électrique permettra au constructeur japonais d'étoffer sa gamme sous la Micra. Son développement et sa production seront assurés par Renault, dans l'usine slovène de Novo Mesto. **Sortie : printemps 2027**

* *Estimation* Auto Plus.

PREMIÈRE D'UNE GRANDE LIGNÉE.

BMW iX3.
JUSQU'À 805 KM D'AUTONOMIE.

Le plaisir de conduire



Consommation d'énergie électrique de la BMW iX3 50 xDrive : 15,1 à 17 kWh/100 km. Autonomie en mode électrique : 720 à 805 km. Depuis le 1er septembre 2018, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 5 rue des Hérons, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

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







A bord de l'Audi A2 e-tron

L'A2 ressuscitée grâce à la fée



Après l'arrêt de l'A1 et du Q2 au printemps dernier, ce sont les A3 Sportback (thermique) et Q4 e-tron (électrique) qui constituaient les modèles d'attaque. Mais aujourd'hui, un nom bien connu fait son grand retour en guise de nouvelle entrée de gamme…

➤ **Texte:** Agnès Lasbarrères – **Photos:** Tobias Sagmeister/Audi

Autant le dire tout de suite, même affublée de l'appellation "e-tron", cette inédite A2 fait fortement penser au modèle éponyme sorti en 2000. Une voiture avant-gardiste tant techniquement qu'esthétiquement: carrosserie en aluminium, silhouette atypique difficile à classer (citadine ?, monospace ?), petite (3,83 m), légère… l'A2 se targuait en outre d'une consommation de 3 l/100 km (en diesel 1.2 TDI). Mais son coût élevé, tant à l'achat qu'à la production, eut raison d'elle dès 2005… Pourtant, elle demeure culte pour certains, et son échec commercial n'a pas empêché la marque aux anneaux de faire renaître son nom, et pas seulement.

En effet, cette nouvelle A2, désormais 100 % électrique, ressemble à son aînée. Certes, elle est plus grande (4,32 m), mais affiche la même hauteur (1,55 m). Et hormis cette calandre (inhabituelle sur une Audi européenne), tout y est: le profil, les quatre vitres latérales et, bien sûr, cette poupe si caractéristique. De fait, comme la première A2, elle sera difficile à ranger dans une catégorie, même si la marque évoque vaguement une compacte. A l'intérieur, les similitudes s'arrêtent là et c'est bien normal. Un simple bouton permet d'ouvrir la portière *(voir photo)*. L'habitacle est spacieux et lumineux (on pourra même opter pour un toit panoramique de 1,6 m²), même si l'ambiance générale est un peu tristoune (du moins sur cette version). La planche de bord reçoit une dalle numérique à deux écrans, reprise du dernier Q3, et s'habille de "Softwrap", un textile doux décliné en plusieurs couleurs (mais toujours très sobre). On dispose de nombreux rangements et, pour l'anecdote, l'équipe design d'Audi est très fière de nous présenter *"des solutions intelligentes de rangement modulaires"*, qui ne sont rien d'autre que l'équivalent des systèmes de fixation YouClip de Dacia… Pour le reste, aux places arrière, on est confortablement installé (moins au centre, avec l'assise rehaussée et la console gênante). Le volume du coffre (396 dm³) s'inscrit dans la moyenne des électriques de ce gabarit, et est presque identique à celui de l'A2 originelle (390 dm³), pourtant plus courte.



Une base connue

L'A2 e-tron constituera désormais la porte d'entrée de la gamme électrique d'Audi, et viendra donc se positionner, sous le Q4 e-tron (4,60 m, à

En bref

Lancement: septembre 2026
L x l x h, en m : 4,32 x 1,79 x 1,55
Moteurs électriques:
170, 190, 231 et 326 ch
Tarif: à partir de 38 600 €





L'A2 e-tron (4,32 m) ne ressemble à aucune autre Audi actuelle, notamment avec cette calandre large et rectangulaire. Néanmoins, les similitudes avec l'A2 originelle (3,83 m) sont multiples : silhouette monocorps, capot droit et court, ligne de toit plongeante, poupe verticale et lunette arrière scindée en deux par un béquet...

électricité



La planche de bord est plutôt sobre, avec une dalle incurvée (reprise du Q3) regroupant des compteurs de 11,9" (30,2 cm) et un écran tactile de 12,8" (32,5 cm). Elle est revêtue d'un tissu souple et doux qui s'étend sur les contre-portes avant et arrière. La console centrale, en deux parties, permet de glisser un (grand) sac à main.

partir de 45 990 €). Pour contenir les coûts, elle reprend la plate-forme MEB du groupe Volkswagen (Cupra Born, VW ID.3 Neo...). Modèle à propulsion, elle est proposée dès le lancement avec quatre puissances et trois capacités de batteries : deux LFP (une première chez Audi) de 50 et 58 kWh utiles, associées respectivement à des blocs de 170 et 190 ch, et une NMC de 79 kWh pour ceux de 231 et 326 ch. Le tout, avec une autonomie annoncée de 423 km pour la version de base et jusqu'à 649 km (231 ch, 79 kWh). C'est 20 km de mieux que l'ID.3 Neo équivalente. Les commandes sont déjà ouvertes, avec un ticket d'entrée à partir de 38 600 € (soit 3 610 € de plus que l'ID.3 Neo). Les premières livraisons sont prévues pour le mois de décembre et l'essai, dès novembre...

En détail



A la manière de son aînée, l'A2 e-tron dispose d'une vitre de custode à l'arrière, mais aussi à l'avant, pour une meilleure visibilité et plus de lumière. Elle sait aussi se montrer originale avec ces inédites et discrètes poignées de porte électriques : une simple traction actionne l'ouverture.



A bord, point de poignées traditionnelles non plus, mais un simple bouton électrique (façon Tesla). Derrière le volant, on retrouve le même système que dans le dernier Q3 : une barre incurvée avec, à chaque extrémité, un module de commande (ici, les clignotants et les essuie-glaces).



Grâce à un empattement généreux (2,77 m), l'A2 e-tron offre un très bel espace dans l'habitacle, notamment pour les jambes. L'assise des sièges est suffisamment relevée et profonde pour bien soutenir les cuisses.



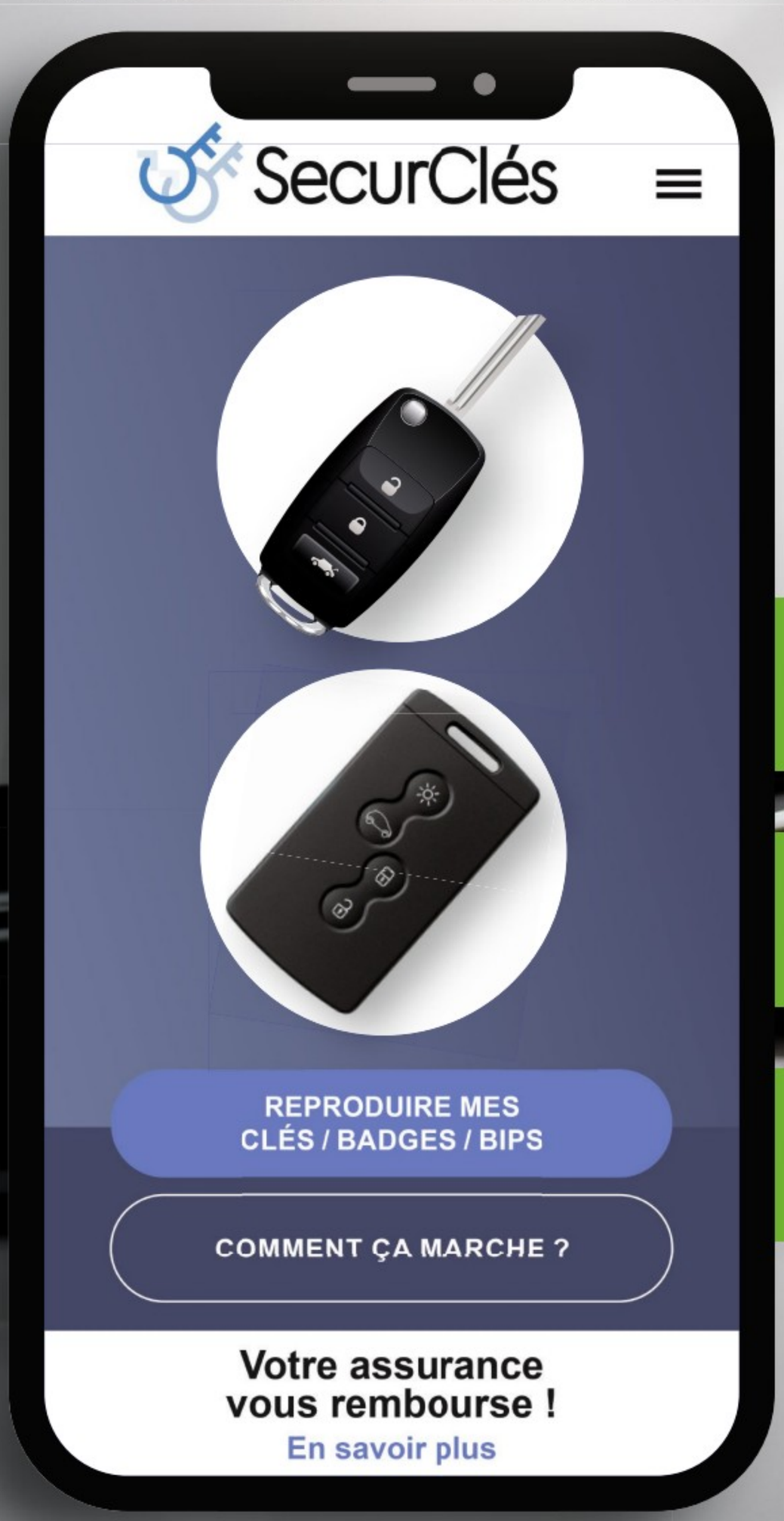
Audi annonce un volume de coffre de 396 dm³, bien au carré, doté d'un plancher modulable (selon les versions ou dans un pack en option). Il pourra être complété par un frunk sous le capot avant (tout petit, 13 dm³), de série ou en option. Notez, en bleu, le bouchon du réservoir de lave-glace.



SecurClés

VU À LA TV

COMMANDEZ VOS DOUBLES DE CLÉS DE VOITURE AVEC L'APPLICATION



Jusqu'à -50%*

Expédié en 48h*

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

Speedy

Commandez aussi vos doubles SECURCLÉS dans les centres auto SPEEDY

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

Disponible sur Google Play

Télécharger l'application

Disponible sur App Store

www.securcles.com

4.7/5 Google

Essais

Notre labo a mesuré…

495 dm³ de volume de coffre

pour le Dacia Duster 1.2 Eco-G (120 ch)



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, le Dacia Duster 1.2 Eco-G affronte le Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride 110 ch *(voir p. 42)*. Mais quelles concessions implique le réservoir de gaz en ce qui concerne le volume de coffre ? Premier de la catégorie [1] en version mild hybrid, la mieux lotie, le Duster perd 70 dm³ en Eco-G du fait de l'implantation du réservoir de gaz sous le plancher du coffre. Soyez rassuré : avec 495 dm³ mesurés par notre labo, il reste l'un des plus spacieux, en deuxième position, à égalité avec le Hyundai Kona.

Premier français, le Citroën C3 Aircross s'arroge le titre de numéro un tricolore, avec 460 dm³ (6e place). En revanche, nos best-sellers ne brillent pas spécialement : leader des SUV citadins en France, le Peugeot 2008 se contente ici de la 12e place (421 dm³), tandis que son dauphin, le Renault Captur, pointe au 17e rang (402 dm³). Mais ce dernier profite d'une banquette coulissante (comme le Volkswagen T-Cross) qui lui permet de gagner 120 dm³, à condition de rogner sur l'espace des passagers arrière. ***Vincent Desmonts***

TOP 20

Volume du coffre (en dm³) [1]		
1er	Dacia Duster	565
2e	Dacia Duster Eco-G	495
2e ex æ	Hyundai Kona	495
4e	Ford Puma	475
5e	Volkswagen T-Roc	470
6e	Citroën C3 Aircross	460
6e ex æ	Opel Frontera	460
8e	Volkswagen T-Cross [2]	444
9e	Toyota Yaris Cross	436
10e	MG ZS	432
11e	BYD Atto 2	425
12e	Peugeot 2008	421
13e	Volkswagen Taigo	419
14e	Suzuki Vitara	417
15e	Seat Arona	411
16e	Nissan Juke	405
17e	Renault Captur [2]	402
18e	Jaecoo 5	390
19e	Alfa Romeo Junior	380
19e ex æ	Hyundai Bayon	380

Tous les modèles testés cette semaine

Spécial vraies consommations

Plus de 1 050 modèles mesurés P. 26

Citroën C3 Aircross 1.2 Hybride – 110 ch P. 42



NICOLAS SOLER

Dacia Duster 1.2 Eco-G – 120 ch P. 42

DS N°8 Long Range FWD 97 kWh – 245 ch P. 46



ALEXANDRE PAUMARD

Volkswagen ID. Polo 52 kWh – 210 ch P. 38



ARNAUD SAUNIER

Un essai rétro de la **Citroën CX Turbo 2** P. 48

1. Pour chaque rival du Duster, nous avons retenu la version disposant du plus grand coffre. 2. Avec banquette coulissante en position avancée : T-Cross 569 dm³, Captur 522 dm³.

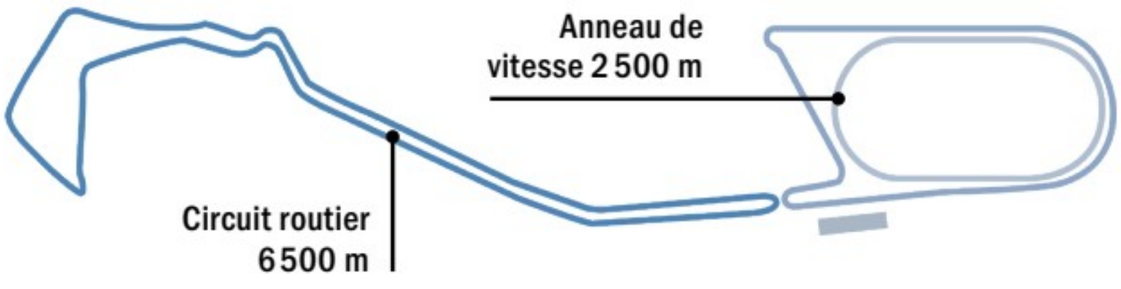
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

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 Réaubourg



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.

Spécial vraies consommations

1050 modèles mesurés





Les consommations annoncées par les constructeurs sont souvent très optimistes. Le cycle de tests mis au point par *Auto Plus* mesure, dans les mêmes conditions, plusieurs centaines de voitures par an, et reflète plus fidèlement les consos que vous constaterez dans la "vraie vie". Voici les chiffres de la majorité des modèles passés par notre labo ces dernières années, et actuellement sur nos routes.

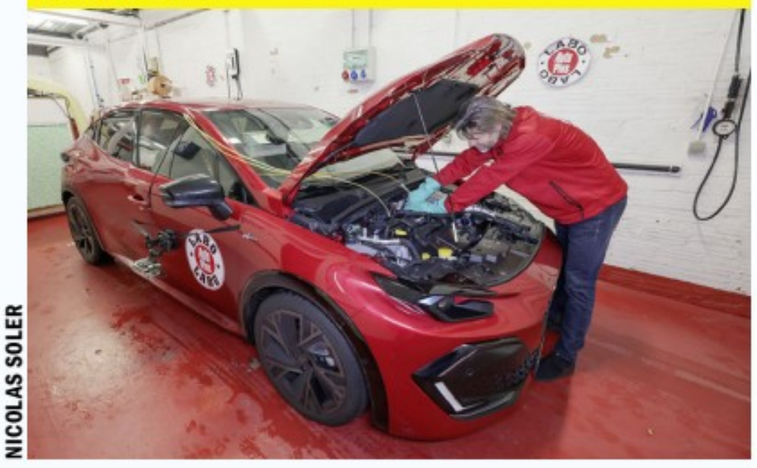
➤ **Texte :** Stéphane Dupré et Clément Raoul-Réa



Nos tests, mode d'emploi

Pour l'ensemble des voitures du marché, *Auto Plus* réalise ses propres mesures de consommation, totalement indépendantes. Ainsi, chaque année, ce sont des centaines d'autos que nos techniciens contrôlent au moyen de débitmètres ultra-précis. Aucune goutte n'échappe à leurs appareils, branchés sur le circuit du carburant, qui livrent des mesures au centième de litre près. Toutes les voitures sont évaluées sur le même parcours, durant lequel nos experts effectuent trois cycles (reproduisant un usage en ville, sur route et sur autoroute), afin de se rapprocher au maximum des conditions réelles de circulation, et donc de la consommation de l'automobiliste lambda. Ainsi, dans l'immense majorité des cas, vous retrouverez, à l'usage, les chiffres que nous annonçons.

L'installation



NICOLAS SOLER



NICOLAS SOLER

Les citadines

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,2 l/100 km en essence, 5,5 l/100 km en diesel, 5,6 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
MiTo * 1.4 TB MultiAir BVA (140 ch) ●	8,6
MiTo * 1.6 JTDm (120 ch) ●	5,8
AUDI	
A1 Sportback * 25 TFSI BVA (95 ch) ●	6,5
A1 Sportback * 30 TFSI BVA (116 ch) ●	7,2
A1 Sportback * 35 TFSI BVA (150 ch) ●	6,9
A1 Sportback * 40 TFSI BVA (200 ch) ●	7,5
A1 Allstreet * 25 TFSI (95 ch) ●	6,6
CITROËN	
C1 * 1.2 PureTech (82 ch) ●	5,7
C1 * 1.0 VTi (72 ch) ●	5,1
C3 * 1.2 PureTech (68 ch) ●	6,5
C3 * 1.2 PureTech (83 ch) ●	6,2
C3 * 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,1
C3 * 1.2 PureTech BVA (110 ch) ●	6,6
C3 * 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	5,4
C3 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,3
C3 1.2 Hybrid BVA (110 ch) ●	6
DACIA	
Sandero II * 1.2 16V (75 ch) ●	7,4
Sandero II * 1.0 SCe (75 ch) ●	6,6
Sandero II * 1.5 Blue dCi (75 ch) ●	4,9
Sandero Stepway II * 0.9 TCe (90 ch) ●	7,2
Sandero Stepway II * 1.5 dCi (90 ch) ●	5,7
Sandero III * 1.0 TCe (90 ch) ●	5,9
Sandero III * 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	6 / 8,2
Sandero Stepway III * 1.0 TCe CVT (90 ch) ●	6,9
Sandero Stepway III * 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	6,5 / 8,6
Sandero 1.0 SCe (65 ch) ●	6
Sandero 1.0 TCe (100 ch) ●	5,7
Sandero Stepway 1.0 TCe (110 ch) ●	6,3
Sandero Stepway 1.2 Eco-G (120 ch) ● / ●	6,3 / 7,8
Sandero Stepway 1.2 Eco-G BVA (120 ch) ● / ●	6,1 / 7,8
DS	
DS 3 * 1.2 PureTech (110 ch) ●	5,9
DS 3 * 1.2 PureTech BVA (110 ch) ●	6,8
DS 3 * 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,7
DS 3 * 1.6 THP (165 ch) ●	7,1
DS 3 * 1.6 THP Performance (208 ch) ●	7,3
DS 3 * 1.6 BlueHDi (120 ch) ●	5,3
FIAT	
500 * 1.2 (69 ch) ●	6,4
500 * 1.0 Hybrid (70 ch) ●	5,7
595 Abarth * 1.4 (145 ch) ●	8,2
595 Abarth * 1.4 Competizione (160 ch) ●	7,8
500 * 1.3 Multijet 16V (95 ch) ●	6,2
500 1.0 Hybrid (65 ch) ●	6,2
Panda * 1.2 (69 ch) ●	6,8
Panda * 1.0 Hybrid (70 ch) ●	6,1
Panda Cross * 1.3 Multijet (80 ch) ●	6,3
Panda 1.0 Hybrid (65 ch) ●	6,1
Grande Panda 1.2 Hybrid BVA (110 ch) ●	6
FORD	
Ka+ * 1.2 (85 ch) ●	6,3
Ka+ Active * 1.5 TDCi (95 ch) ●	5,3
Fiesta * 1.1 (75 ch) ●	5,9
Fiesta * 1.0 EcoBoost (95 ch) ●	6
Fiesta * 1.0 Flexifuel (95 ch) ● / ●	5,8 / 6,9
Fiesta * 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) ●	5,6
Fiesta * 1.0 EcoBoost BVA (125 ch) ●	6,5
Fiesta * 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch) ●	5,9
Fiesta ST * 1.5 (200 ch) ●	7,1
HONDA	
Jazz * 1.5 Hybrid i-MMD eCVT (109 ch) ●	5
Jazz 1.5 Hybrid e:HEV (122 ch) ●	5,2
HYUNDAI	
i10 * 1.0 (67 ch) ●	5,7
i10 * 1.0 T-GDi (100 ch) ●	5,8
i20 * 1.2 (84 ch) ●	7
i20 * 1.0 T-GDi 48V (100 ch) ●	6,4
i20 * 1.0 T-GDi BVA 48V (100 ch) ●	6,7
i20 N * 1.6 T-GDi (204 ch) ●	7,1
i20 Active * 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,9
KIA	
Picanto * 1.0 (69 ch) ●	5,9
Picanto * 1.2 (79 ch) ●	5,7
Rio * 1.2 (84 ch) ●	6,7
Rio * 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,1
Rio * 1.0 T-GDi MHEV (120 ch) ●	6,5
Rio * 1.4 CRDi (90 ch) ●	5,4
LANCIA	
Ypsilon 1.2 Ibrida BVA (110 ch) ●	5,8

Citroën C3 1.2 Turbo (100 ch) – 6,3 l/100km



ARNAUD SAUNIER

Désormais affichée à des tarifs très intéressants pour concurrencer Dacia, la Citroën C3 se montre aussi assez sobre en entrée de gamme essence.

Dacia Sandero Stepway 1.2 Eco-G BVA (120 ch) 6,1 / 7,8 l/100km



FLORIAN GROUT

Le moteur à bicarburation essence/GPL revient sous le capot de la Sandero dans une nouvelle version, encore plus économique, et désormais disponible en boîte auto.

Fiat 500 1.0 Hybrid (65 ch) – 6,2 l/100km



NICOLAS SOLER

La Fiat 500 actuelle, pensée pour le 100 % électrique, peut désormais recevoir un moteur hybride. Un peu poussif, il est cependant frugal.

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

* Ancien modèle ou version arrêtée.

Les citadines (suite)

Consommation moyenne en l/100 km	
MAZDA	
2 * 1.5 Skyactiv-G M Hybrid (90 ch) ●	5,6
2 * 1.5 Skyactiv-G (115 ch) ●	5,9
2 * 1.5 Skyactiv-D (105 ch) ●	5
2 1.5 Hybrid (116 ch) ●	5,2
MG	
3 1.5 Hybrid+ (195 ch) ●	5,4
MINI	
3 portes * One 1.2 (102 ch) ●	6,8
3 portes * Cooper (136 ch) ●	6,6
3 portes * Cooper S (178 ch) ●	6,6
3 portes * Cooper D (116 ch) ●	5,1
5 portes * Cooper (136 ch) ●	7,2
5 portes * Cooper S (192 ch) ●	7,3
3 portes Cooper C (156 ch) ●	6,3
3 portes Cooper S (204 ch) ●	6,5
3 portes Cooper JCW (231 ch) ●	7
5 portes Cooper S (204 ch) ●	7,1
MITSUBISHI	
Space Star * 1.2 (71 ch) ●	5,6
Colt * 1.0 MPI-T (91 ch) ●	6
Colt * 1.6 MPI HEV (143 ch) ●	5,2
NISSAN	
Micra * 1.0 IG-T (100 ch) ●	6,3
Micra * 1.0 IG-T BVA (100 ch) ●	6,6
Micra * 1.0 DIG-T (117 ch) ●	6,5
OPEL	
Corsa * 1.2 (75 ch) ●	5,7
Corsa * 1.2 Turbo BVA (100 ch) ●	6,5
Corsa * 1.2 Turbo BVA (130 ch) ●	6,6
Corsa * 1.5 Diesel (100 ch) ●	4,8
Corsa 1.2 Turbo (100 ch) ●	5,5
Corsa 1.2 Turbo Hybrid BVA (110 ch) ●	5,6
PEUGEOT	
108 * 1.0 VTi (72 ch) ●	5,1
208 * 1.2 PureTech (75 ch) ●	5,9
208 * 1.2 PureTech BVA (100 ch) ●	6,6
208 * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7
208 * 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	5
208 1.2 Turbo (100 ch) ●	5,8
208 1.2 Hybrid BVA (110 ch) ●	5,4
208 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	5,8
RENAULT	
Twingo III * 1.0 SCe (65 ch) ●	6,1
Twingo III * 1.0 SCe (75 ch) ●	5,6
Twingo III * 0.9 TCe (95 ch) ●	6,1
Twingo III * 0.9 TCe BVA (95 ch) ●	6,3
Clio V * 1.0 SCe (65 ch) ●	6
Clio V * 1.0 SCe (75 ch) ●	5,8
Clio V * 1.0 TCe (90 ch) ●	6
Clio V * 1.0 TCe (100 ch) ●	5,8
Clio V * 1.0 TCe X-Tronic (90 ch) ●	6,2
Clio V * 1.3 TCe BVA (130 ch) ●	6,3
Clio V * 1.0 TCe GPL BVM6 (100 ch) ● / ●	6 / 8,3
Clio V * 1.5 Blue dCi (100 ch) ●	5
Clio V 1.6 full hybrid E-Tech BVA (145 ch) ●	5,2
Clio VI 1.2 TCe (115 ch) ●	5
Clio VI 1.2 TCe BVA (115 ch) ●	5,7
Clio VI 1.8 full hybrid E-Tech BVA (160 ch) ●	5

Consommation moyenne en l/100 km	
SEAT	
Mii * 1.0 (60 ch) ●	5,8
Ibiza * 1.0 MPI (75 ch) ●	6,4
Ibiza * 1.0 EcoTSI BVA (110 ch) ●	6,7
Ibiza * 1.6 TDI (95 ch) ●	5,4
Ibiza 1.0 EcoTSI (95 ch) ●	5,9
Ibiza 1.0 EcoTSI BVA (115 ch) ●	6,6
Ibiza 1.5 EcoTSI BVA (150 ch) ●	6,9
SKODA	
Citigo * 1.0 MPI (75 ch) ●	6,2
Fabia * 1.0 TSI (110 ch) ●	6,3
Fabia * 1.0 TSI BVA (110 ch) ●	6,7
Fabia 1.0 MPI (80 ch) ●	5,7
Fabia 1.0 TSI (95 ch) ●	6
Fabia 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,7
Fabia 1.0 TSI BVA (150 ch) ●	6,9
SMART	
Fortwo * 1.0 (71 ch) ●	5,9
Forfour * 0.9 BVA (90 ch) ●	6,2
SUZUKI	
Ignis * 1.2 Dualjet SHVS (90 ch) ●	5,4
Ignis * 1.2 Dualjet SHVS 4x4 (90 ch) ●	6,4
Ignis * 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch) ●	5,6
Swift * 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch) ●	5,6
Swift * 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch) ●	5,9
Swift Sport * 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch) ●	6,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid (83 ch) ●	4,9
Swift 1.2 Dualjet Hybrid AllGrip (83 ch) ●	5,2
Swift 1.2 Dualjet Hybrid CVT (83 ch) ●	5
TOYOTA	
Aygo X * 1.0 VVT-i (72 ch) ●	5,3
Aygo X 1.5 Hybride (116 ch) ●	4,8
Yaris * 100h Hybride (100 ch) ●	5,6
Yaris * 1.5 VVT-i (120 ch) ●	5,8
Yaris 1.5 Hybride (116 ch) ●	5,4
Yaris 1.5 Hybride (130 ch) ●	5,3
VOLKSWAGEN	
Up! * 1.0 (75 ch) ●	6,2
Up! * 1.0 TSI GTI (115 ch) ●	6,3
Polo * 1.0 TSI DSG7 (110 ch) ●	6,6
Polo GTI * 2.0 TSI (207 ch) ●	7,2
Polo * 1.6 TDI (95 ch) ●	5,3
Polo 1.0 TSI (95 ch) ●	5,9
Polo 1.0 TSI DSG7 (95 ch) ●	6,5
Polo 1.0 TSI DSG7 (116 ch) ●	6,3

Renault Clio VI 1.8 full hybr. E-Tech (160 ch) – 5 l/100 km



NICOLAS SOLER

La nouvelle Clio intègre une version remaniée de l'hybride Renault. Agréable en ville, elle y est aussi ultra-sobre : 4,9 l/100 km selon nos mesures.

Les berlines compact

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Giulietta * 1.4 T-Jet (120 ch) ●	8,2
Giulietta * 1.4 MultiAir (150 ch) ●	7,5
Giulietta * 1.6 JTDm (120 ch) ●	5,8
Giulietta * 2.0 JTDm (150 ch) ●	6,2
AUDI	
A3 Sportback * 35 TFSI (150 ch) ●	6,4
A3 Sportback * 40 TFSI e (204 ch) ●	6,8 (0,3)
A3 Sportback * 45 TFSI e (245 ch) ●	6,8 (3,9)
A3 S3 Sportback * 2.0 TFSI 4x4 (310 ch) ●	8,6
A3 RS3 Sportback * 2.5 TFSI (400 ch) ●	9,8
A3 Sportback * 30 TDI (116 ch) ●	4,8
A3 Sportback 1.5 TFSI Hybrid BVA (150 ch) ●	6,9
A3 Sportback 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,4
A3 Berline 1.5 TFSI Hybrid BVA (150 ch) ●	6,7
BMW	
116i * (109 ch) ●	6,9
118i * BVA (136 ch) ●	7,2
128ti * (265 ch) ●	8,5
M135i * BVA xDrive (306 ch) ●	8,8
116d * BVA (116 ch) ●	5,6
118d * BVA (150 ch) ●	5,7
120d * BVA 4x4 (190 ch) ●	6,4
116 BVA (122 ch) ●	6,8
120 BVA (170 ch) ●	7,4
123 xDrive BVA (218 ch) ●	6,9
M135i xDrive BVA (300 ch) ●	8,3
120d BVA (163 ch) ●	5
CITROËN	
C4 * 1.2 PureTech (100 ch) ●	6
C4 * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	6,8
C4 * 1.2 PureTech BVA (155 ch) ●	7
C4 * 1.5 BlueHDi (110 ch) ●	5
C4 * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,3
C4 1.2 Hybrid (110 ch) ●	6
C4 1.2 Hybrid (145 ch) ●	5,8
C4 X * 1.2 PureTech (100 ch) ●	6,3
C4 X * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	6,9
C4 X * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,6
C4 X 1.2 Hybride BVA (145 ch) ●	5,7
CUPRA	
Leon * 1.4 e-Hybrid (245 ch) ●	7,7 (4,7)
Leon 1.5 eTSI DSG7 (150 ch) ●	7,1
Leon 2.0 TSI (300 ch) ●	8,6
Leon 1.5 eHybrid (272 ch) ●	7 (0,5)
Leon Sportstourer 1.5 eHybrid (272 ch) ●	7,2 (0,8)
DACIA	
Logan * 1.2 16V (75 ch) ●	7,1
Logan * 1.5 dCi (90 ch) ●	5,3
Jogger 1.2 Eco-G BVA (120 ch) ● / ●	6,7 / 8,9
Jogger 1.8 Hybrid BVA (155 ch) ●	6,7
DS	
DS 4 * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,4
DS 4 * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,8
DS 4 * 1.2 Hybride BVA (145 ch) ●	6,2
DS 4 * 1.6 E-Tense (225 ch) ●	8,2 (5,1)
DS N°4 1.2 Hybride BVA (145 ch) ●	6,2
DS N°4 1.6 Plug-in Hybrid (240 ch) ●	7,2 (3,4)
FIAT	
Tipo * 4 p. 1.4 (95 ch) ●	7,4
Tipo * 5 p. 1.6 Multijet (120 ch) ●	5,5

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

* Ancien modèle ou version arrêtée.

es

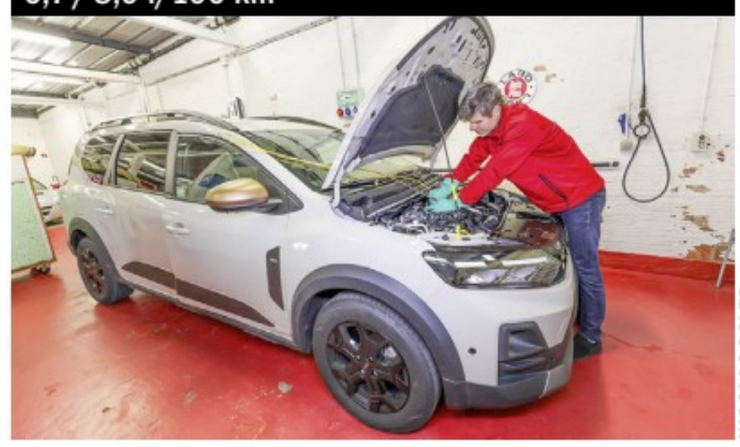
Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,2 l/100 KM en essence, 5,5 l/100 KM en diesel, 5,6 l/100 KM en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
Tipo * 5 p. 1.6 Multijet (130 ch)	5,1
Tipo Cross * 5 p. 1.0 FireFly (100 ch)	6,5
Tipo Cross * 5 p. 1.5 FireFly DCT7 (130 ch)	6,7
FORD	
Focus * 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	6,7
Focus * 1.0 Flexifuel mHEV BVA (125 ch) /	6,1 / 7,6
Focus * 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch)	6,9
Focus ST * 2.3 (280 ch)	8,7
Focus * 1.5 EcoBlue BVA (120 ch)	5,7
HONDA	
Civic * 1.0 i-VTEC (129 ch)	6,7
Civic * 1.5 i-VTEC (182 ch)	6,6
Civic * 2.0 Type R (320 ch)	8,6
Civic * 1.6 i-DTEC (120 ch)	5,6
Civic 2.0 e:HEV (184 ch)	5,8
HYUNDAI	
i30 * 1.0 T-GDi (120 ch)	7,2
i30 * 1.4 T-GDi (140 ch)	7,4
i30 * 2.0 T-GDi (275 ch)	9
i30 * 1.6 CRDi (110 ch)	5,7
i30 * 1.6 CRDi (136 ch)	5,8
i30 * 1.5 T-GDi Hybrid 48 V (140 ch)	7,3
i30 Fastback * 1.5 T-GDi BVA 48 V (160 ch)	7,1
i30 Fastback * 1.6 CRDi BVA (136 ch)	5,9
Ioniq * 1.6 Hybrid (141 ch)	5,9
Ioniq * 1.6 Hybrid Plug-in (141 ch)	5,3 (3,3)
KIA	
Ceed * 1.0 T-GDi (120 ch)	7
Ceed * 1.5 T-GDi (160 ch)	6,8
Ceed * 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch)	5,4
ProCeed * 1.6 T-GDi BVA (204 ch)	7,7
LEXUS	
CT * 200h (136 ch)	5,7
MAZDA	
3 * 2.0 Skyactiv-X M Hybrid (180 ch)	7,1
3 * 1.8 Skyactiv-D (116 ch)	5,3
3 * 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	6,9
3 * 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch)	6,8
3 2.0 e-Skyactiv-X M Hybrid (186 ch)	6,7
MERCEDES	
Classe A * 220 d BVA (190 ch)	5,7
Classe A 180 BVA (136 ch)	6,7
Classe A 200 BVA (163 ch)	6,9
Classe A 250 e (218 ch)	6,6 (2,9)
Classe A AMG 35 4x4 BVA (306 ch)	8,8
Classe A AMG 45S 4x4 BVA (421 ch)	9,8
Classe A 180 d BVA (116 ch)	5,5
Classe A 200 d BVA (150 ch)	5,4
Classe A Berline * 250 e (218 ch)	6,6 (2,9)
CLA 200 Hybride (183 ch)	6
MINI	
Clubman * Cooper (136 ch)	7,5
Clubman * Cooper S (192 ch)	8,1
Clubman * JCW (306 ch)	8,9
Clubman * One D (116 ch)	5,5
Clubman * Cooper D (150 ch)	6
Clubman * Cooper SD BVA (190 ch)	6,1
Clubman * Cooper SD BVA 4x4 (190 ch)	6,3
OPEL	
Astra * 1.6 Hybrid (180 ch)	7,2 (4,2)
Astra * 1.6 Hybrid (225 ch)	7,2 (4,2)

Consommation moyenne en l/100 km	
Astra * 1.2 Turbo (130 ch)	6,1
Astra * 1.5 Diesel BVA (130 ch)	5,6
Astra 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	6
Astra Sports Tourer 1.2 Turbo Hybrid (145 ch)	5,7
Astra Sports Tourer 1.6 Hybride Rech. (195 ch)	6,7 (2,7)
PEUGEOT	
308 * 1.2 PureTech (82 ch)	6,7
308 * 1.2 PureTech (110 ch)	6,8
308 * 1.2 PureTech (130 ch)	7
308 * 1.6 GTi By Peugeot Sport (263 ch)	8,4
308 * 1.6 BlueHDi (100 ch)	5,5
308 * 1.6 BlueHDi (120 ch)	5,1
308 * 1.5 BlueHDi (130 ch)	5,2
308 * 2.0 BlueHDi (150 ch)	5,9
308 * 2.0 BlueHDi BVA8 (180 ch)	6,5
308 * 1.2 PureTech (110 ch)	6,1
308 * 1.2 PureTech (130 ch)	6,2
308 * 1.2 PureTech BVA8 (130 ch)	6,5
308 * 1.5 BlueHDi (130 ch)	5,3
308 * 1.6 Plug-in Hybrid BVA (180 ch)	7,4 (4,3)
308 * 1.6 Plug-in Hybrid BVA (225 ch)	7,5 (4,4)
308 1.2 Hybrid BVA (145 ch)	6,2
308 1.6 Plug-in Hybrid BVA (195 ch)	6,8 (2,4)
308 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,6
308 SW 1.2 Hybrid BVA (145 ch)	6,1
308 SW 1.6 Plug-in Hybrid BVA (195 ch)	6,8 (2,4)
RENAULT	
Megane * 1.0 TCe (115 ch)	6,2
Megane * 1.3 TCe (140 ch)	6,8
Megane * 1.3 TCe BVA (160 ch)	7,6
Megane * 1.8 RS Trophy BVA (300 ch)	9,2
Megane * 1.5 Blue dCi (115 ch)	5,4
Megane * 1.5 Blue dCi BVA (115 ch)	5,2
Megane * 1.6 E-Tech Plug-in Hybrid (160 ch)	6,1 (3,7)
SEAT	
Leon * 1.5 eTSI BVA (150 ch)	6,5
Leon * 1.5 TSI (150 ch)	7
Leon * 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,4
Leon * 1.4 e-Hybrid BVA (204 ch)	7,5 (4,4)
Leon 1.5 eHybrid (204 ch)	6,2 (0)
SKODA	
Scala * 1.0 TSI BVA (110 ch)	6,4
Scala * 1.6 TDI (116 ch)	5,3
Scala 1.0 TSI BVA (116 ch)	6,2
Scala 1.5 TSI BVA (150 ch)	6,4
TOYOTA	
Auris * 136h (136 ch)	5,7
Corolla * 1.8 Hybride (122 ch)	5,5
Corolla * 2.0 Hybride (184 ch)	5,9
Corolla 1.8 Hybride (140 ch)	6
Prius IV * 1.8 Hybride (122 ch)	4,6
Prius IV * 1.8 Hybride Rechargeable (122 ch)	4,3 (2,6)
Prius V * 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	5,1 (2,1)
VOLKSWAGEN	
Coccinelle * 1.2 TSI (105 ch)	7,6
Golf VII * 1.0 TSI (115 ch)	6,5
Golf VII * 1.5 TSI (150 ch)	6,6
Golf VII GTI * 2.0 TSI BVA (245 ch)	8,7
Golf VII * 1.6 TDI (115 ch)	5,4
Golf VII * 2.0 TDI (150 ch)	5,9
Golf VIII * 1.0 eTSI BVA (110 ch)	6,5

Consommation moyenne en l/100 km	
Golf VIII * 1.5 TSI (130 ch)	6,2
Golf VIII GTI * 2.0 TSI BVA (245 ch)	7,8
Golf VIII R * 2.0 TSI BVA (300 ch)	8,3
Golf VIII GTD * 2.0 TDI BVA (200 ch)	6
Golf VIII * 1.4 eHybrid (204 ch)	6,5 (3,5)
Golf VIII GTE * 1.4 eHybrid (245 ch)	6,9 (3,7)
Golf VIII 1.5 eTSI BVA (116 ch)	6,3
Golf VIII 1.5 eTSI BVA (150 ch)	6,1
Golf VIII GTI 2.0 TSI BVA (265 ch)	8,3
Golf VIII GTI Clubsport 2.0 TSI BVA (300 ch)	8,5
Golf VIII R 2.0 TSI BVA (333 ch)	8,6
Golf VIII 2.0 TDI BVA (116 ch)	5,2
Golf VIII 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,2
Golf VIII 1.5 eHybrid (204 ch)	6,2 (0)
Golf VIII GTE 1.5 eHybrid (272 ch)	6,2 (0)
VOLVO	
V40 * T2 (122 ch)	7,8
V40 * D2 (120 ch)	5,9

Dacia Jogger 1.2 Eco-G BVA (120 ch)
6,7 / 8,9 l/100 km



NICOLAS SOLER

Le Jogger peut désormais abriter cet ensemble essence/GPL à boîte auto., moins cher que l'hybride, et encore plus économique à l'usage. Très rationnel !

Mercedes CLA 200 Hybride (183 ch) – 6 l/100 km



ARNAUD SAUNIER

Présentée d'abord en électrique, la CLA est aussi disponible en hybride. La boîte est perfectible, mais l'ensemble est très frugal, surtout pour 183 ch.

Seat Leon 1.5 eHybrid (204 ch) – 6,2 (0) l/100 km



YANN LEFEBVRE

La nouvelle version hybride rechargeable de la Seat Leon est capable de parcourir 102 km en mode électrique, et consomme peu en mode hybride.

Pour les hybrides rechargeables, figure entre parenthèses la consommation batterie pleine sur les 100 premiers kilomètres intégrant l'autonomie électrique.

Les familiales et routières

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,8 l/100 km en essence, 6 l/100 km en diesel, 7,4 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Giulia * 2.2 d (150 ch)	6
Giulia * 2.2 d BVA (190 ch)	7,1
Giulia * 2.0 T BVA (200 ch)	8,8
Giulia * 2.0 Turbo AT8 (280 ch)	8,7
Giulia Quadrifoglio 2.9 (520 ch)	11,9
Giulia 2.2 d BVA (160 ch)	6,6
Giulia 2.2 d BVA Q4 (210 ch)	6,7
AUDI	
A4 * 2.0 TFSI Ultra BVA (190 ch)	7,4
A4 * 2.0 TDI Ultra (150 ch)	5,7
A4 * 40 TDI BVA 4x4 (204 ch)	5,9
RS 4 Avant * 2.9 (450 ch)	10,1
A5 2.0 TFSI BVA (204 ch)	8,4
A5 2.0 TFSI BVA 4x4 (204 ch)	8,7
A5 2.0 TDI BVA (204 ch)	6,1
A5 Avant 2.0 TDI BVA (204 ch)	6,1
A5 Avant 2.0 e-Hybrid PHEV 4x4 (367 ch)	7,7 (1,2)
A6 * 40 TDI (204 ch)	6,2
RS 6 Avant Performance * 4.0 (630 ch)	12,6
A6 Avant 2.0 TDI BVA 4x4 (204 ch)	6,2
BMW	
320d * BVA (190 ch)	5,7
320i BVA (184 ch)	7,6
318d BVA (150 ch)	5,8
320e * (204 ch)	7,7 (4)
330e (292 ch)	8 (4,3)
320e Touring * (204 ch)	8,3 (4,8)
M3 Touring Competition M xDrive (510 ch)	10
330e Touring xDrive (292 ch)	8,8 (5,3)
320d Touring xDrive (190 ch)	6
M340d Touring xDrive (340 ch)	7,1
420i BVA (184 ch)	7,9
M440i xDrive 48 V BVA (374 ch)	10
420d xDrive 48 V BVA (190 ch)	6,4
520d * (190 ch)	6,3
530d * xDrive (265 ch)	7,4
530e * xDrive (292 ch)	8,6 (5)
520i (208 ch)	6,8
520d xDrive (197 ch)	6,4
BYD	
Seal 6 Touring DM-i (212 ch)	6,2 (1,1)
CITROËN	
C5 X 1.2 PureTech BVA (130 ch)	7,1
C5 X * 1.6 PureTech BVA (180 ch)	7,2

Consommation moyenne en l/100 km	
C5 X * 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	7,7 (4,5)
C5 X * 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch)	8 (4,9)
C5 X 1.2 Hybride (145 ch)	6,3
DS	
DS 5 * 2.0 BlueHDi (150 ch)	6,2
DS 9 * 1.6 E-Tense (225 ch)	8 (5,2)
DS 9 * 1.6 E-Tense (250 ch)	7,9 (4,1)
DS 9 * 1.6 E-Tense 4x4 (360 ch)	8,6 (5,5)
FORD	
Mondeo * 2.0 TDCi (150 ch)	6,6
Mondeo * 2.0 Hybrid (187 ch)	6,5
LEXUS	
IS * 300h (223 ch)	7
GS * 300h (223 ch)	6,9
GS * 450h (345 ch)	7,7
MAZDA	
6 * 2.2 Skyactiv-D BVA (184 ch)	6,2
MERCEDES	
Classe C 200 BVA (204 ch)	7,3
Classe C 220 d BVA (200 ch)	5,5
Classe C 300 e BVA (313 ch)	8 (0,8)
Classe C Break 300 e BVA (313 ch)	9 (2)
Classe C Break 63 AMG S E Performance (680 ch)	12,4
Classe C Break 220 d BVA (197 ch)	6,1
Classe E * 350 d BVA (258 ch)	7,5
Classe E * 300 e (320 ch)	8,4 (5)
Classe E * 220 d BVA (197 ch)	5,6
Classe E * 450 d 4x4 (367 ch)	6,9
Classe E Break * 220 d (197 ch)	5,9
Classe E Break * 300 de (306 ch)	6,8 (4,4)
PEUGEOT	
508 * 1.6 PureTech (180 ch)	7,5
508 * 1.6 PureTech (225 ch)	8
508 * 2.0 BlueHDi BVA (180 ch)	7
508 * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	5,6
508 * 1.6 Plug-in Hybrid (180 ch)	8 (4,8)
508 PSE * 1.6 Plug-in Hybrid (360 ch)	8,1 (5,3)
508 SW * 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch)	8,1 (5,1)
508 SW PSE * 1.6 Plug-in Hybrid (360 ch)	8,2 (5,4)
PORSCHE	
Panamera * 3.0 E-Hybrid (462 ch)	9 (5,4)
Panamera Sport Turismo * 4.0 Turbo (550 ch)	12,5
RENAULT	
Talisman * 1.6 TCe BVA (200 ch)	8,6
Talisman * 1.6 dCi (130 ch)	6

Consommation moyenne en l/100 km	
Talisman * 1.6 dCi BVA (160 ch)	6,7
Talisman * 1.7 Blue dCi BVA (150 ch)	6,6
Talisman * 2.0 Blue dCi BVA (160 et 200 ch)	6,9
Talisman Estate * 1.3 TCe BVA (160 ch)	8
SKODA	
Octavia * 1.0 TSI (116 ch)	6,7
Octavia Combi iV * 1.4 TSI PHEV (245 ch)	7,4 (4,4)
Octavia 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,1
Octavia 2.0 TDI (116 ch)	4,6
Octavia 2.0 TDI BVA (150 ch)	4,7
Octavia Combi 1.5 TSI DSG7 mHEV (150 ch)	6,1
Octavia Combi 2.0 TDI BVA (150 ch)	4,7
SupOb * 1.6 TDI (120 ch)	5,7
Superb 2.0 TDI BVA (150 ch)	6,3
Superb Combi 1.5 TSI Hybrid BVA (150 ch)	6,9
Superb Combi 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,8
Superb Combi 2.0 TDI BVA 4x4 (193 ch)	6,5
Superb Combi 1.5 TSI PHEV (204 ch)	6,8 (0,6)
TOYOTA	
Camry * 2.5 Hybrid (218 ch)	5,9
VOLKSWAGEN	
Passat * 1.6 TDI (120 ch)	5,5
Passat * 2.0 TDI (150 ch)	5,4
Passat * 1.4 GTE (218 ch)	7,2 (4,7)
Passat break 1.5 eTSI (150 ch)	7
Passat break 2.0 TDI (150 ch)	5,6
Passat break 1.5 eHybrid (204 ch)	6,8 (0,6)
Passat break 1.5 eHybrid (272 ch)	6,8 (0,6)
Arteon Shooting Brake * 2.0 TDI BVA (150 ch)	5,2
Arteon Shooting Brake * 1.4 eHybrid (218 ch)	7,7 (5)
VOLVO	
V60 * Recharge T6 4x4 (350 ch)	7,2 (1,8)

Skoda Octavia 2.0 TDI BVA (150 ch) – 4,7 l/100 km



SKODA

Familiale appréciée des gros rouleurs, l'Octavia reste disponible en diesel. Un choix pragmatique : sa consommation tombe à 4,3 l/100 km sur autoroute !

Les ludospaces

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 8 l/100 km en essence, 5,8 l/100 km en diesel

Consommation moyenne en l/100 km	
CITROËN	
Berlingo * 1.2 PureTech (110 ch)	7,8
Berlingo * 1.5 BlueHDi (100 et 130 ch)	6,1
Berlingo 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,1
Berlingo XL 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,2
DACIA	
Dokker * 1.2 TCe (115 ch)	7,9
Dokker * 1.5 dCi (75 ch)	6,2
Dokker * 1.5 dCi (90 ch)	6

Consommation moyenne en l/100 km	
FORD	
Tourneo Connect * 1.5 EcoBlue BVA (120 ch)	7,5
OPEL	
Combo Life * 1.5 Diesel (130 ch)	6,1
PEUGEOT	
Partner Tepee * 1.2 PureTech (110 ch)	7,9
Rifter * 1.2 PureTech BVA (130 ch)	8,1
Rifter * 1.5 BlueHDi (100 et 130 ch)	6,1
Rifter Long 1.5 BlueHDi BVA (130 ch)	6,2
RENAULT	
Kangoo 1.3 TCe (100 et 130 ch)	7,5

Consommation moyenne en l/100 km	
Kangoo 1.3 TCe (130 ch)	7,7
Kangoo 1.3 TCe BVA (130 ch)	8,2
Kangoo 1.5 Blue dCi (95 ch)	6,2
Kangoo 1.5 Blue dCi BVA (95 ch)	6,1
Kangoo 1.5 Blue dCi (115 ch)	6,1
Kangoo 1.5 Blue dCi BVA (115 ch)	6,4
Grand Kangoo 1.3 TCe BVA (130 ch)	8,8
VOLKSWAGEN	
Caddy 2.0 TDI BVA (122 ch)	6

* Ancien modèle ou version arrêtée.

Pour les hybrides rechargeables, figure entre parenthèses la consommation batterie pleine sur les 100 premiers kilomètres intégrant l'autonomie électrique.

Diesel Essence Hybride (classique ou rechargeable) GPL E85

PARKSIDE®

À VOUS DE JOUER !

À partir du jeudi 10/09

VOUS ALLEZ VOUS SENTIR POUSSER DES AILES.

PARKSIDE
Tronçonneuse électrique 2 200 W

GARANTIE 3 ANS GARANTIE

59 €

Dont 0,74 € d'éco-participation

En exclusivité chez

LIDL

IA Intelligence Artificielle.

3 ans de garantie commerciale. Plus d'informations sur Lidl.fr section «satisfrais ou remboursé». Photographie retouchée. Année 2026. LIDL RCS Nanterre 343 262 622

Les SUV citadins

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,1 l/100 km en essence, 5,7 l/100 km en diesel, 5,9 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Junior 1.2 Ibrida BVA (145 ch) ●	6,3
AUDI	
Q2 * 30 TFSI BVA (116 ch) ●	7,4
Q2 * 35 TFSI BVA (150 ch) ●	7,4
Q2 * 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch) ●	8,1
SQ2 * 2.0 TFSI (300 ch) ●	8,8
Q2 * 30 TDI BVA (116 ch) ●	6,3
Q2 * 35 TDI BVA (150 ch) ●	5,4
Q2 * 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch) ●	7
BYD	
Atto 2 1.5 DM-i (212 ch) ●	6,4 (0,5)
CITROËN	
C4 Cactus * 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,2
C4 Cactus * 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	5,1
C3 Aircross * 1.2 PureTech (82 ch) ●	6,8
C3 Aircross * 1.2 PureTech (110 ch) ●	6,7
C3 Aircross * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,1
C3 Aircross * 1.5 BlueHDi (110 ch) ●	5,1
C3 Aircross 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,4
C3 Aircross 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6
C3 Aircross 1.2 Hybrid BVA 7 places (145 ch) ●	6,2
DACIA	
Duster II * 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	7 / 9,8
Duster II * 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	5,5
Duster II * 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,3
Duster II * 1.5 Blue dCi 4x4 (115 ch) ●	6,2
Duster III * 1.0 Eco-G (100 ch) ● / ●	6,8 / 9,6
Duster III * 1.2 TCe (130 ch) ●	6,4
Duster III * 1.2 TCe 4x4 (130 ch) ●	6,9
Duster III * 1.6 Hybrid BVA (140 ch) ●	6,2
Duster III 1.2 Eco-G (120 ch) ● / ●	6,7 / 8,6
Duster III 1.2 Eco-G BVA (120 ch) ● / ●	6,9 / 9
Duster III 1.2 mild hybrid (140 ch) ●	6,3
Duster III 1.2 Hybrid-G BVA 4x4 (150 ch) ● / ●	7,2 / 9,9
Duster III 1.8 Hybrid BVA (155 ch) ●	5,7
DS	
DS 3 Crossback * 1.2 PureTech BVA (155 ch) ●	7,4
DS 3 * 1.2 PureTech (100 ch) ●	7,7
DS 3 * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,2
DS 3 * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	6
DS 3 1.2 Hybride BVA (145 ch) ●	5,8
FIAT	
500 X * 1.0 FireFly Turbo T3 (120 ch) ●	6,9
500 X * 1.6 Multijet (120 ch) ●	6,1
500 X * 1.5 FireFly DCT7 Hybrid (130 ch) ●	6,9
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (110 ch) ●	6
600 1.2 Hybrid Turbo BVA (145 ch) ●	6,2
FORD	
EcoSport * 1.0 EcoBoost (125 ch) ●	8
Puma * 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch) ●	6,4
Puma * 1.0 EcoBoost mHEV (155 ch) ●	6,5
Puma * 1.0 Flexifuel mHEV (125 ch) ● / ●	7,7 / 6,3
Puma ST * 1.5 EcoBoost (200 ch) ●	7,6
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (125 ch) ●	6,4
Puma 1.0 EcoBoost mHEV BVA (155 ch) ●	7
Puma ST 1.0 EcoBoost mHEV BVA (170 ch) ●	7,2
HONDA	
HR-V * 1.5 i-VTEC (130 ch) ●	6,9
HR-V * 1.5 i-VTEC Turbo BVA (182 ch) ●	7
HR-V * 1.6 i-DTEC (120 ch) ●	5,2
HR-V 1.5 e:HEV (131 ch) ●	5,9
HYUNDAI	
Bayon * 1.0 T-GDi BVA (100 ch) ●	6,6
Kona * 1.6 CRDi (115 ch) ●	5,6
Kona * 1.0 T-GDi (120 ch) ●	7,2
Kona * Hybrid (141 ch) ●	6
Kona II * Hybrid (141 ch) ●	5,4
Kona II * Hybrid (129 ch) ●	5,7
JAECOO	
5 1.5 SHS-H (224 ch) ●	6
JEEP	
Avenger 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,5
Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch) ●	6,1
Avenger 1.2 Turbo e-Hybrid 4xe (145 ch) ●	6,4
Renegade * 1.0 GSE T3 (120 ch) ●	7,9
Renegade * 1.6 Multijet (120 ch) ●	6,6
Renegade * 2.0 Multijet 4x4 (140 ch) ●	7,1
Renegade * 1.3 GSE 4xe PHEV eAWD (190 ch) ●	7,9 (5,2)
Renegade 1.5 e-Hybrid (130 ch) ●	7,9
KIA	
Stonic * 1.0 T-GDi MHEV (120 ch) ●	6,5
Stonic * 1.6 CRDi (110 ch) ●	5,8
Stonic 1.0 T-GDi (100 ch) ●	6,5
Stonic 1.0 T-GDi Mhev BVA (115 ch) ●	6,3
LEXUS	
LBX Hybride (136 ch) ●	5,7
MAZDA	
CX-3 * 2.0 Skyactiv-G (121 ch) ●	7,2
CX-3 * 2.0 Skyactiv-G (150 ch) ●	7,3
CX-3 * 1.5 Skyactiv-D (105 ch) ●	5,3
MG	
ZS * 1.5 VTI-Tech (106 ch) ●	7,1
ZS * 1.0 T-GDI (111 ch) ●	7,6
ZS 1.5 Hybrid+ (197 ch) ●	6,5
MINI	
Countryman * Cooper (136 ch) ●	7,7
Countryman * Cooper S BVA (178 ch) ●	8,1
Countryman * Cooper SE ALL4 (220 ch) ●	7,6 (4,8)
Countryman * Cooper D BVA (150 ch) ●	6,1
Countryman * Cooper SD BVA 4x4 (190 ch) ●	6,5
MITSUBISHI	
ASX * 1.6 MPI HEV (143 ch) ●	6
ASX * 1.6 MPI PHEV (159 ch) ●	6,4 (3,9)
NISSAN	
Juke * 1.0 DIG-T BVA (117 ch) ●	7,5
Juke 1.0 DIG-T (114 ch) ●	6,7
Juke 1.6 Hybrid (143 ch) ●	5,9
OPEL	
Mokka * 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,4
Mokka * 1.2 Turbo BVA8 (130 ch) ●	7,1
Mokka 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	6
Crossland * 1.2 Turbo BVA (130 ch) ●	7,7
Frontera 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	5,9
PEUGEOT	
2008 * 1.2 PureTech (130 ch) ●	6,9
2008 * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,1
2008 * 1.2 PureTech BVA (155 ch) ●	7,6
2008 * 1.5 BlueHDi (100 ch) ●	5,9
2008 * 1.5 BlueHDi (110 ch) ●	5,2
2008 * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	5,8
2008 1.2 Turbo (100 ch) ●	6,3
2008 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	5,8
RENAULT	
Captur * 1.0 TCe (90 ch) ●	6,4
Captur * 1.0 TCe GPL (100 ch) ● / ●	6,6 / 9
Captur * 1.3 TCe (130 ch) ●	6,8
Captur * 1.3 TCe BVA (130 et 155 ch) ●	7,4
Captur * 1.3 TCe mild hybrid BVA (140 ch) ●	6,6
Captur * 1.5 Blue dCi (95 ch) ●	5,6
Captur * 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,9
Captur * 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch) ●	5,5
Captur * 1.6 plug-in hybrid (160 ch) ●	6,2 (4)
Captur 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch) ●	5,5
SEAT	
Arona * 1.0 EcoTSI BVA (110 ch) ●	6,5
Arona * 1.6 TDI BVA (95 ch) ●	6,1
Arona 1.0 EcoTSI (95 ch) ●	6,2
Arona 1.0 EcoTSI BVA (115 ch) ●	6,7
SKODA	
Kamiq * 1.6 TDI (116 ch) ●	5,8
Kamiq 1.0 TSI (95 ch) ●	6,7
Kamiq 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,2
Kamiq 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,9
SUZUKI	
Jimny * 1.5 VVT (102 ch) ●	8,2
Vitara * 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch) ●	6,1
Vitara * 1.4 Boosterjet Hybrid BVA 4x4 (129 ch) ●	7
Vitara * 1.5 Dualjet Hybrid BVA (115 ch) ●	6,3
Vitara 1.4 Boosterjet Hybrid BVA 4x4 (110 ch) ●	7,1
TOYOTA	
Yaris Cross 1.5 Hybride (116 ch) ●	5,7
Yaris Cross 1.5 Hybride 4x4 (116 ch) ●	6,4
VOLKSWAGEN	
T-Cross * 1.6 TDI BVA (95 ch) ●	6,1
T-Cross 1.0 TSI (95 ch) ●	6,3
T-Cross 1.0 TSI BVA (115 ch) ●	6,4
T-Cross 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	6,8
T-Roc * 1.0 TSI (110 ch) ●	6,3
T-Roc * 1.5 TSI Evo BVA (150 ch) ●	7,5
T-Roc * R 2.0 TSI (300 ch) ●	10
T-Roc * 1.6 TDI (115 ch) ●	6,4
T-Roc * 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch) ●	6,8
T-Roc Cabriolet * 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,5
T-Roc 1.5 eTSI Hybrid BVA (116 ch) ●	6,4
T-Roc 1.5 eTSI Hybrid BVA (150 ch) ●	6,8
Taigo 1.0 TSI BVA (116 ch) ●	6,3
Taigo 1.5 TSI Evo BVA (150 ch) ●	7,1

BYD Atto 2 1.5 DM-i (212 ch) – 6,4 (0,5) l/100 km



FLORIAN GROUT

Le BYD Atto 2 est le seul hybride rechargeable chez les SUV citadins. Il atteint 92 km d'autonomie électrique, et reste sobre ensuite.

* Ancien modèle ou version arrêtée.

Pour les hybrides rechargeables, figure entre parenthèses la consommation batterie pleine sur les 100 premiers kilomètres intégrant l'autonomie électrique.

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85



OSRAM

NIGHT BREAKER® LED SPEED H7 & H4 450

- Jusqu'à 450 % de luminosité en plus[1)]
- Conception 1:1, installation rapide et facile
- 6 000 Kelvin, température de couleur blanc froid
- Jusqu'à 50 % d'éblouissement en moins[1)]
- Garantie de 5 ans + 1 an si les ampoules sont montées dans un atelier Norauto[3)]



Passez des ampoules halogènes aux ampoules LED homologuées NIGHT BREAKER® LED SPEED 450

Disponibles en centre Norauto et sur norauto.fr

Norauto

1 Par rapport aux exigences minimales de la norme ECE R112 2 Par rapport aux ampoules halogènes traditionnelles
3 Pour connaître les conditions précises, veuillez consulter : www.osram.fr/am/services/garanties-automobiles
Source lumineuse LED homologuée – Veuillez consulter la liste de compatibilité. Pour plus de détails : www.osram.fr/nb-led

osram.fr/am

Auto Classiques Plus HORS-SÉRIE

Chronologie D'UNE ÉPOPÉE FRANÇAISE

Depuis plus de 40 ans, Citroën s'impose comme l'une des marques les plus innovantes de l'histoire automobile. Portée par la vision d'André Citroën, elle a donné naissance à des modèles devenus mythiques, tels que la 2 CV et la DS.
Ce hors-série de 176 pages retrace, dans un ordre chronologique, l'histoire de tous les modèles de tourisme du constructeur.
Richement illustré, il met en lumière une aventure industrielle et humaine hors du commun.



En vente actuellement

Les SUV compacts

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,7 l/100 km en essence, 6,5 l/100 km en diesel, 7 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Tonale * 1.5 Hybrid BVA (130 ch) ●	7,4
Tonale * 1.5 Hybrid BVA (160 ch) ●	7,4
Tonale * 1.3 Plug-in Hybrid Q4 (280 ch) ●	8,7 (4,8)
Tonale 1.6 Multijet (130 ch) ●	6,6
AUDI	
Q3 * 35 TFSI MHEV BVA (150 ch) ●	8
Q3 * 40 TFSI BVA 4x4 (190 ch) ●	9,9
Q3 * 45 TFSI (230 ch) ●	9,7
Q3 * 35 TDI 4x4 (150 ch) ●	6,7
Q3 * 40 TDI BVA 4x4 (190 ch) ●	7,2
Q3 * 45 TFSI e (245 ch) ●	8,6 (5,7)
Q3 Sportback * 45 TFSI BVA 4x4 (230 ch) ●	10,2
Q3 Sportback * 35 TDI BVA (150 ch) ●	7,2
Q3 Sportback * 40 TDI BVA 4x4 (200 ch) ●	7,5
Q3 1.5 TFSI Hybride (150 ch) ●	7,2
Q3 1.5 e-hybrid Phev (272 ch) ●	8,1 (1,9)
Q3 Sportback 1.5 e-hybrid Phev (272 ch) ●	8,1 (1,9)
BMW	
X1 * 18i sDrive (136 ch) ●	7
X1 * 23i xDrive (218 ch) ●	7,3
X1 * 18d sDrive (150 ch) ●	5,5
X1 20i sDrive (170 ch) ●	6,9
X1 20d sDrive (163 ch) ●	5,4
X1 23d xDrive (211 ch) ●	5,6
X1 25 e xDrive (245 ch) ●	7,1 (2,3)
X1 30 e xDrive (326 ch) ●	6,8 (2,2)
X2 * 18i BVA (140 ch) ●	8,1
X2 * 20i xDrive (192 ch) ●	7,7
X2 * 25 e xDrive (220 ch) ●	7,9 (5,1)
X2 * 18d BVA (150 ch) ●	6,2
X2 * 20d BVA xDrive (190 ch) ●	6,5
X2 20i BVA sDrive (170 ch) ●	7,2
X2 20d BVA xDrive (163 ch) ●	5,5
BYD	
Seal U 1.5 DM-i (218 ch) ●	7 (2,4)
CITROËN	
C5 Aircross * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,5
C5 Aircross * 1.6 PureTech BVA (180 ch) ●	8,5
C5 Aircross * 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	6,3
C5 Aircross * 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	6,2
C5 Aircross * 2.0 BlueHDi BVA (180 ch) ●	7
C5 Aircross * 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch) ●	7,8 (4,7)
C5 Aircross 1.2 Hybrid (145 ch) ●	6,5
C5 Aircross 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch) ●	7,7 (2,4)
CUPRA	
Formentor * 2.5 TSI BVA 4x4 (390 ch) ●	10,3
Formentor * 1.4 e-Hybrid (204 ch) ●	7 (4,2)
Formentor * 1.4 e-Hybrid (245 ch) ●	7,9 (4,8)
Formentor 1.5 eTSI Hybrid (150 ch) ●	7,1
Formentor 1.5 ehybrid (204 ch) ●	7 (0,5)
Formentor 1.5 ehybrid (272 ch) ●	7,5 (1,3)
Terramar 1.5 eTSI Hybrid (150 ch) ●	7
Terramar 1.5 ehybrid (204 ch) ●	6,9 (0)
Terramar 1.5 ehybrid (272 ch) ●	7,5 (1,3)
DACIA	
Bigster * 1.2 mild hybrid 4x4 (130 ch) ●	7,1
Bigster 1.2 mild hybrid (140 ch) ●	6,3
Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch) ● / ●	6,6 / 9
Bigster 1.2 hybrid-G BVA 4X4 (150 ch) ● / ●	7 / 9,8

Consommation moyenne en l/100 km	
Bigster 1.8 hybrid BVA (155 ch) ●	5,8
DS	
DS 7 Crossback * 1.2 PureTech (130 ch) ●	7,9
DS 7 Crossback * 1.6 PureTech (180 ch) ●	8,7
DS 7 Crossback * 1.6 PureTech (225 ch) ●	8,1
DS 7 * 1.5 BlueHDi Drive Efficiency (130 ch) ●	6,1
DS 7 1.5 BlueHDi BVA (130 ch) ●	6,2
DS 7 1.6 E-Tense (225 ch) ●	7,8 (4,7)
DS 7 1.6 E-Tense 4x4 (300 ch) ●	8,2 (5,1)
DS 7 1.6 E-Tense (360 ch) ●	9,1 (5,4)
FORD	
Kuga * 1.5 TDCi (120 ch) ●	6,8
Kuga * 2.0 TDCi (150 ch) ●	7,2
Kuga * 2.0 EcoBlue mHEV (150 ch) ●	6,1
Kuga * 2.5 FHEV Flexifuel (190 ch) ● / ●	6,5 / 7,9
Kuga * 2.5 FHEV 4x4 (190 ch) ●	7
Kuga * 2.5 Duratec PHEV (225 ch) ●	6,7 (3,3)
Kuga 2.5 FHEV Flexifuel (180 ch) ● / ●	6,3 / 8,5

BMW X1 20d sDrive (163 ch) – 5,4 l/100 km



ARNAUD SAUNIER

Toujours proposé en diesel, le BMW X1 affiche, sans grande surprise, un appétit très faible : 5,4 l/100 km en moyenne et même 5,2 sur autoroute !

BYD Seal U 1.5 DM-i (218 ch) – 7 (2,4) l/100 km



NICOLAS SOLER

L'autonomie électrique du Seal U est correcte. Mais surtout, il maîtrise sa consommation quand la batterie est vide... Sauf sur autoroute (8,4 l/100 km).

Cupra Formentor 1.5 eHybrid (204 ch)
7 (0,5) l/100 km



NICOLAS SOLER

Avec 93 km d'autonomie électrique, le Cupra Formentor PHEV couvre la plupart des besoins quotidiens. Et la conso thermique est raisonnable.

Consommation moyenne en l/100 km	
HONDA	
ZR-V 2.0 Hybrid (184 ch) ●	6,3
CR-V * 1.5 VTEC 5 places (173 ch) ●	7,5
CR-V * 2.0 i-MMD Hybrid (184 ch) ●	6,8
CR-V * 2.0 i-MMD Hybrid 4x4 (184 ch) ●	7,6
HYUNDAI	
Tucson * 1.6 T-GDi 48V DCT7 (150 ch) ●	7,9
Tucson * 1.6 CRDi Hybrid 48V BVA (136 ch) ●	6,2
Tucson * 1.6 T-GDi Hybrid (215 ch) ●	6,9
Tucson * 1.6 T-GDi Hybrid Plug-in (253 ch) ●	7,1 (3,6)
Tucson 1.6 T-GDi Hybrid (239 ch) ●	7
JAECOO	
7 1.5 SHS-H (224 ch) ●	6,3
JAGUAR	
E-Pace * 2.0 P200 FlexFuel MHEV (200 ch) ● / ●	10,2 / 12,2
E-Pace * 2.0 P250 BVA 4x4 (249 ch) ●	11,1
E-Pace * 2.0 D150 BVA 4x4 (150 et 180 ch) ●	8,2
E-Pace * 2.0 D240 BVA 4x4 (240 ch) ●	8,5
E-Pace * 1.5 P300e (309 ch) ●	9,1 (5,5)
JEEP	
Wrangler Unlimited 2.0 T BVA (272 ch) ●	12
Compass * 1.3 GSE BVA (150 ch) ●	7,6
Compass * 1.6 Multijet (120 ch) ●	6,8
Compass * 1.5 e-Hybrid BVA (130 ch) ●	6,8
Compass * 1.3 4xe PHEV BVA (240 ch) ●	8,1 (5,3)
Compass 1.2 e-Hybrid BVA (145 ch) ●	6,6
KIA	
Niro * 1.6 Hybride (141 ch) ●	5,6
Niro * 1.6 Hybride Rechargeable (183 ch) ●	5,6 (3)
Niro * 1.6 Hybride (129 ch) ●	5,7
Niro 1.6 Hybride (138 ch) ●	6
XCeed * 1.5 T-GDi (160 ch) ●	7,3
XCeed * 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch) ●	5,9
XCeed * 1.6 Hybride Rechargeable (141 ch) ●	6,9 (4,6)
Sportage * 1.6 CRDi MHEV (115 ch) ●	6
Sportage * 1.6 CRDi MHEV BVA (136 ch) ●	6,5
Sportage * 1.6 T-GDi Hybride (210 ch) ●	6,7
Sportage * 1.6 T-GDi Hybride Rechargeable (265 ch) ●	7,4 (3,6)
Sportage 1.6 T-GDi Hybride (239 ch) ●	6,8
LAND ROVER	
Range Rover Evoque * 2.0 P200 Flexfuel (200 ch) ● / ●	10,2 / 12,2
Range Rover Evoque * 2.0 D180 BVA (180 ch) ●	8
Range Rover Evoque * 2.0 D240 BVA (240 ch) ●	8,5
Range Rover Evoque * 1.5 P300e (309 ch) ●	5,6
LEXUS	
UX 250h 4x4 (184 ch) ●	6,1
LYNK & CO	
01 * 1.5 (261 ch) ●	8,9 (4,5)
01 1.5 (280 ch) ●	7,9 (3,2)
MAZDA	
CX-30 * 2.0 Skyactiv-G (122 ch) ●	6,9
CX-30 * 2.0 Skyactiv-G BVA (122 ch) ●	7,5
CX-30 * 1.8 Skyactiv-D BVA (116 ch) ●	6,5
CX-5 * 2.2 Skyactiv-D (150 ch) ●	6,5
CX-5 * 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (175 ch) ●	7,6
CX-5 * 2.0 Skyactiv-G (165 ch) ●	8,1
MERCEDES	
GLA * 200 CDI (136 ch) ●	6
GLA * 250 BVA 4x4 (211 ch) ●	8,5
GLA * 200 d BVA (136 ch) ●	6,4

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

* Ancien modèle ou version arrêtée.

Consommation moyenne en l/100 km	
GLA * 220 d BVA 4x4 (177 ch) ●	6,8
GLA * 200 BVA (163 ch) ●	7,1
GLA * 250 e (218 ch) ●	7,8 (4)
GLA * 200 d BVA (150 ch) ●	5,8
GLA * 220 d BVA 4x4 (190 ch) ●	6,6
MG	
EHS * 1.5 T GDI Hybride Rechargeable (258 ch) ●	9,6 (5,5)
EHS 1.5 Hybrid+ (224 ch) ●	6,2
EHS 1.5 PHEV (272 ch) ●	7,2 (1,3)
MINI	
Countryman C 1.5 (170 ch) ●	6,9
Countryman JCW ALL4 2.0 (300 ch) ●	9
MITSUBISHI	
ASX * 1.6 (115 ch) ●	7,1
ASX * 1.8 DI-D (115 ch) ●	6,5
ASX * 2.2 DI-D BVA 4x4 (150 ch) ●	7,6
Eclipse Cross * 2.4 MIVEC PHEV (203 ch) ●	8,6 (5,4)
NISSAN	
Qashqai * 1.3 DIG-T (140 ch) ●	7,6
Qashqai * 1.3 DIG-T (160 ch) ●	7,8
Qashqai * 1.5 dCi (115 ch) ●	5,9
Qashqai * 1.7 dCi (150 ch) ●	6,1
Qashqai * 1.5 e-Power (190 ch) ●	6,8
Qashqai * 1.3 mild hybrid (140 ch) ●	7,1
Qashqai 1.3 mild hybrid BVA (158 ch) ●	7,4
Qashqai 1.5 e-Power (205 ch) ●	5,4
OPEL	
Grandland * 1.2 Turbo (130 ch) ●	7,1
Grandland 1.2 Turbo Hybrid BVA (136 ch) ●	6,5
Grandland * 1.5 Diesel (130 ch) ●	6,1
Grandland * 1.6 Hybride Rechargeable (225 ch) ●	7,6 (4,6)
Grandland * 1.6 Hybride Recharg. 4x4 GSE (300 ch) ●	8 (4,3)
Grandland 1.2 Turbo Hybrid BVA (145 ch) ●	6,9
PEUGEOT	
408 * 1.2 PureTech EAT8 (130 ch) ●	7,2
408 * 1.6 Plug-in Hybrid e-EAT8 (180 et 225 ch) ●	7,7 (4,6)
408 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6,3
408 1.6 Plug-in Hybrid BVA7 (240 ch) ●	7,2 (2,8)
3008 * 1.2 PureTech (130 ch) ●	7,4
3008 * 1.2 PureTech BVA8 (130 ch) ●	8
3008 * 1.6 PureTech BVA8 (180 ch) ●	8,2
3008 * 1.6 BlueHDi (100 ch) ●	6
3008 * 1.6 BlueHDi BVA (120 ch) ●	6,2
3008 * 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	5,9
3008 * 2.0 BlueHDi (150 ch) ●	6,4
3008 * 2.0 BlueHDi BVA (180 ch) ●	6,8
3008 * 1.2 Hybrid BVA (136 ch) ●	6,6
3008 * 1.6 Plug-in Hybrid (180 et 225 ch) ●	7,6 (4,6)
3008 * 1.6 Plug-in Hybrid 4x4 (300 ch) ●	8 (4,8)
3008 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6,3
3008 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch) ●	7 (2,3)
RENAULT	
Kadjar * 1.3 TCe (140 ch) ●	7,5
Kadjar * 1.3 TCe BVA (160 ch) ●	8,1
Kadjar * 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,9
Kadjar * 1.6 dCi BVA (130 ch) ●	6,9
Kadjar * 1.7 Blue dCi (150 ch) ●	6,2
Arkana * 1.3 mild hybrid BVA (140 et 160 ch) ●	7,2
Arkana 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch) ●	6,3
Symbioz * 1.3 mild hybrid BVA (140 ch) ●	6,3

Consommation moyenne en l/100 km	
Symbioz * 1.6 full hybrid E-Tech (145 ch) ●	5,9
Symbioz 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch) ●	5,4
Symbioz 1.2 Eco-G (120 ch) ● / ●	6,2 / 8,1
Austral * 1.2 mild hybrid Advanced (130 ch) ●	7,2
Austral * 1.3 mild hybrid (160 ch) ●	7,6
Austral 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch) ●	6,1
SEAT	
Ateca * 1.0 TSI (115 ch) ●	7,6
Ateca * 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,9
Ateca * 1.6 TDI (115 ch) ●	6,3
Ateca * 2.0 TDI (150 ch) ●	5,9
Ateca * 2.0 TDI 4x4 (150 ch) ●	6,7
SKODA	
Karoq * 1.0 TSI (116 ch) ●	7,6
Karoq * 1.5 TSI (150 ch) ●	6,4
Karoq * 1.5 TSI BVA 4x4 (150 ch) ●	8,8
Karoq * 2.0 TSI BVA 4x4 (190 ch) ●	8,9
Karoq * 1.6 TDI (116 ch) ●	6,4
Karoq * 1.6 TDI BVA (116 ch) ●	6,4
Karoq 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,9
Karoq 2.0 TDI BVA 4x4 (150 ch) ●	6,9
SUBARU	
XV * 2.0i BVA (150 ch) ●	8,3
Forester * 2.0D (147 ch) ●	6,8
SUZUKI	
S-Cross * 1.0 Boosterjet (111 ch) ●	6,7
S-Cross * 1.6 DDiS BVA 4x4 (120 ch) ●	6,3

Consommation moyenne en l/100 km	
S-Cross * 1.4 Boosterjet Hybrid (129 ch) ●	6
S-Cross * 1.5 Dualjet Hybrid (115 ch) ●	6,2
Across * 2.5 Hybride Rechargeable (306 ch) ●	6,6 (2,3)
TOYOTA	
C-HR * 1.8 et 2.0 Hybride (122 et 184 ch) ●	6,1
C-HR * 2.0 Hybride (197 ch) ●	5,8
C-HR * 2.0 Hybride 4x4 (197 ch) ●	6,1
C-HR 1.8 Hybride (140 ch) ●	5,8
C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch) ●	5,8 (2,7)
VOLKSWAGEN	
Tiguan * 1.4 TSI (125 ch) ●	7,6
Tiguan * 1.5 TSI BVA (150 ch) ●	7,7
Tiguan * 2.0 TDI (115 ch) ●	6,5
Tiguan * 2.0 TDI (150 ch) ●	6,5
Tiguan * 2.0 TDI BVA 4x4 (200 ch) ●	7,3
Tiguan * 1.5 eHybrid (245 ch) ●	8,6 (5,4)
Tiguan 1.5 e-TSI BVA (131 ch) ●	7,6
Tiguan 1.5 e-TSI BVA (150 ch) ●	7,8
Tiguan 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	5,9
Tiguan 1.5 eHybrid (204 et 272 ch) ●	7,4 (0,8)
VOLVO	
XC40 * T3 BVA (163 ch) ●	8,4
XC40 * T4 Recharge (211 ch) ●	8,8 (6,2)
XC40 * T5 Twin Engine Recharge (262 ch) ●	9 (6,7)
XC40 * D3 BVA (150 ch) ●	7
XC40 * D4 BVA 4x4 (190 ch) ●	7,4
XC40 B3 BVA (163 ch) ●	8

Dacia Bigster 1.2 mild hybrid-G (140 ch) 6,6 / 9 l/100 km



NICOLAS SOLER

Le Bigster reçoit un nouvel ensemble à la fois micro-hybride et acceptant le GPL, avec, à la clé, de vraies économies à l'usage.

Jaecoo 7 1.5 SHS-H (224 ch) – 6,3 l/100 km



YANN LEFEBVRE

Outre un prix d'achat parmi les plus attractifs du marché, le Jaecoo 7 fait preuve d'une belle frugalité. Mais les relances ne sont pas étincelantes.

Nissan Qashqai 1.5 e-Power (205 ch) – 5,4 l/100 km



NICOLAS SOLER

Mise à jour en fin d'année dernière, la motorisation hybride du Qashqai a gagné à la fois en agrément et en sobriété, qui devient record : 5 l/100 km sur route !

Renault Symbioz 1.2 Eco-G (120 ch) 6,2 / 8,1 l/100 km



NICOLAS SOLER

Nouvelle entrée de gamme pour le Symbioz, avec ce très économe moteur à bicarburation essence/GPL et boîte manuelle. Reprises un peu justes, néanmoins.

Pour les hybrides rechargeables, figure entre parenthèses la consommation batterie pleine sur les 100 premiers kilomètres intégrant l'autonomie électrique.

Les SUV familiaux

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 9,3 l/100 km en essence, 7 l/100 km en diesel, 7,9 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
ALFA ROMEO	
Stelvio * 2.0T BVA 4x4 (200 et 280 ch) ●	10,1
Stelvio * 2.2 Diesel BVA 4x4 (190 ch) ●	7,6
Stelvio 2.2 Diesel BVA (160 ch) ●	6,8
Stelvio 2.2 Diesel BVA 4x4 (210 ch) ●	7,1
AUDI	
Q5 * 2.0 TFSI (252 ch) ●	9,7
Q5 * 35 TDI (163 ch) ●	7,1
Q5 * 40 TDI Mild Hybrid BVA (204 ch) ●	6,8
Q5 2.0 TFSI Hybride 4x4 (204 ch) ●	8
Q5 2.0 TDI Hybride BVA (204 ch) ●	6,9
Q5 2.0 e-Hybride 4x4 (299 ch) ●	8,3 (2,1)
Q5 Sportback 2.0 TDI Hybride BVA (204 ch) ●	6,9
BMW	
X3 * 20d xDrive BVA (190 ch) ●	7,1
X3 * 30d xDrive (265 ch) ●	8
X3 * M40d (326 ch) ●	7,9
X3 * 30e xDrive (292 ch) ●	8,9 (5,7)
X3 20 xDrive BVA (208 ch) ●	7,7
X3 20d xDrive BVA (197 ch) ●	6,3
X3 40d xDrive BVA (303 ch) ●	6,7
X3 30e Hybride xDrive BVA (299 ch) ●	8,1 (1,2)
X4 30i xDrive BVA (245ch) ●	9,7
X4 20d xDrive BVA (190 ch) ●	7
X4 30d xDrive BVA (286 ch) ●	7,2
BYD	
Sealion 5 1.5 DM-i (212 ch) ●	6,4 (1,2)
HYUNDAI	
Santa Fe * 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (265 ch) ●	8,4 (4,4)
Santa Fe 1.6 T-GDi Plug-in HTRAC (253 ch) ●	8,7 (5,1)
JAGUAR	
F-Pace * 20d BVA 4x4 (180 ch) ●	7,7
F-Pace * 25d et 30d BVA 4x4 (240 et 300 ch) ●	8,5
JEEP	
Cherokee * 2.0 Multijet 4x4 (170 ch) ●	7,9
Wrangler Unlimited 2.0 T 4xe BVA (380 ch) ●	11,4 (7,1)
KIA	
Sorento * 1.6 T-GDi PHEV (265 ch) ●	8,4 (4,4)

Consommation moyenne en l/100 km	
LAND ROVER	
Discovery Sport * D180 BVA 4x4 (180 ch) ●	8,6
Range Rover Velar P400e (404 ch) ●	10,7 (6,8)
LEAPMOTOR	
C10 Reev (215 ch) ●	7 (0)
LYNK & CO	
08 1.5 PHEV (345 ch) ●	8 (0)
LEXUS	
NX * 300h 4x4 (197 ch) ●	8
MASERATI	
Grecale Trofeo 3.0 BVA 4x4 (530 ch) ●	12
MAZDA	
CX-5 * 2.5 Skyactiv-G BVA (194 ch) ●	8,8
CX-5 * 2.2 Skyactiv-D (150 ch) ●	6,3
CX-5 * 2.2 Skyactiv-D BVA 4x4 (184 ch) ●	6,8
CX-60 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch) ●	8,3 (3,8)
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (200 ch) ●	6,2
CX-60 3.3 e-Skyactiv-D BVA (254 ch) ●	6,5
MERCEDES	
GLB * 250 4x4 (224 ch) ●	9,5
GLB * 35 AMG 4x4 (306 ch) ●	9,9
GLB * 200 d BVA (150 ch) ●	6,2
GLB * 220 d BVA 4x4 (190 ch) ●	6,6
GLB 200 Hybride (183 ch) ●	7,2
GLC * 43 AMG (390 ch) ●	10,7
GLC * 220 d BVA 4x4 (194 ch) ●	7,6
GLC 300 e 4x4 (313 ch) ●	9,8 (1,5)
GLC 220 d BVA 4x4 (197 ch) ●	6,6
GLC Coupé 220 d BVA 4x4 (197 ch) ●	6,6
GLC Coupé 300 de BVA 4x4 (333 ch) ●/●	7 (0,9)
MG	
S9 PHEV (299 ch) ●	9,1 (0,7)
MITSUBISHI	
Outlander * 2.4 PHEV (204 ch) ●	8,9 (6,8)
NISSAN	
X-Trail * 1.7 dCi (150 ch) ●	6,8
X-Trail 1.5 ePower BVA (204 ch) ●	6,9
X-Trail 1.5 e-4orce BVA 4x4 (213 ch) ●	9,8 (1,5)

Consommation moyenne en l/100 km	
PEUGEOT	
5008 * 1.2 PureTech (130 ch) ●	7,3
5008 * 1.2 Hybrid BVA (136 ch) ●	6,6
5008 * 1.6 BlueHDi (120 ch) ●	6,4
5008 * 1.5 BlueHDi (130 ch) ●	6
5008 * 2.0 BlueHDi (150 ch) ●	6,4
5008 * 2.0 BlueHDi BVA (180 ch) ●	7,2
5008 1.2 Hybrid BVA (145 ch) ●	6,6
5008 1.6 Plug-in Hybrid BVA (195 ch) ●	8,6 (3,6)
PORSCHE	
Macan * 2.0 T (265 ch) ●	10,2
Macan * 3.6 Turbo (400 ch) ●	12
Macan * 2.9 GTS (440 ch) ●	11,5
Macan * 3.0 S Diesel (258 ch) ●	8,1
RENAULT	
Koleos * 1.6 dCi (130 ch) ●	6,3
Koleos * 2.0 dCi BVA (175 ch) ●	8,1

BYD Sealion 5 1.5 DM-i (212 ch) – 6,4 (1,2) l/100 km



NICOLAS SOLER

Réellement abordable, le Sealion 5 est aussi le PHEV le plus sobre du segment une fois sa batterie vidée. Cette dernière tient pendant 82 km en moyenne.

Lynk & Co 08 1.5 PHEV (345 ch) – 8 (0) l/100 km



NICOLAS SOLER

Avec 155 km en "zéro émission", le 08 ne sera pas pris en défaut d'électricité au quotidien. Et malgré l'imposante batterie, la conso d'essence est correcte.

Les monospaces

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 7,7 l/100 km en essence, 6,5 l/100 km en diesel, 7,7 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
BMW	
218i Active Tourer * (136 ch) ●	6,8
225i Active Tourer * BVA (231 ch) ●	8,7
216d Active Tourer * (116 ch) ●	5,9
218d Active Tourer * (150 ch) ●	6,1
220d Active Tourer * BVA xDrive (190 ch) ●	6,5
225xe Active Tourer * (224 ch) ●	8,1 (5,4)
218d Gran Tourer * (150 ch) ●	6
220i Active Tourer (170 ch) ●	7,1
218d Active Tourer (150 ch) ●	5,5
CITROËN	
C4 SpaceTourer * 1.2 PureTech (110 ch) ●	7,5
C4 SpaceTourer * 1.6 BlueHDi (100 et 120 ch) ●	5,8
C4 SpaceTourer * 1.2 PureTech (130 ch) ●	7,4
C4 SpaceTourer * 1.2 PureTech BVA (130 ch) ●	7,2
Grand C4 SpaceTourer * 1.6 THP BVA (165 ch) ●	8,2

Consommation moyenne en l/100 km	
Grand C4 SpaceTourer * 2.0 BlueHDi BVA (150 ch) ●	6,4
Grand C4 SpaceTourer * 2.0 BlueHDi BVA (160 ch) ●	6,5
DACIA	
Lodgy * 1.6 MPI (85 ch) ●	7,8
Lodgy * 1.2 TCe (115 ch) ●	7,5
Lodgy * 1.3 TCe (130 ch) ●	7
Lodgy * 1.5 dCi (90 ch) ●	6,2
Lodgy * 1.5 dCi (110 ch) ●	6
Lodgy * 1.5 Blue dCi (115 ch) ●	5,7
FIAT	
500 L * 1.6 Multijet (120 ch) ●	5,8
500 L Living * 1.6 Multijet (105 ch) ●	6,6
FORD	
C-Max * 1.0 EcoBoost (125 ch) ●	8,2
C-Max * 1.5 TDCi (120 ch) ●	6
Grand C-Max * 2.0 TDCi (150 ch) ●	6,6

Consommation moyenne en l/100 km	
S-Max * 2.0 TDCi BVA (150 ch) ●	7,3
S-Max * 2.0 TDCi (180 ch) ●	7,1
S-Max * 2.5 Duratec Hybrid (190 ch) ●	8,1
Galaxy * 2.0 TDCi (180 ch) ●	7,7
HYUNDAI	
Staria 1.6 T-GDi Hybrid (225 ch) ●	8,4
LEXUS	
LM 350h 4x4 (250 ch) ●	8,1
MERCEDES	
Classe B * 180 BVA (136 ch) ●	6,5
Classe B * 200 BVA (163 ch) ●	7,3
Classe B * 180 d (116 ch) ●	5,4
Classe B * 200 d BVA (150 ch) ●	5,6
Classe B * 220 d BVA (190 ch) ●	5,7
OPEL	
Zafira * 1.6 CDTI (134 ch) ●	7,7
Zafira * 2.0 CDTI (170 ch) ●	7

● Diesel ● Essence ● Hybride (classique ou rechargeable) ● GPL ● E85

* Ancien modèle ou version arrêtée.

Les grands SUV

Dans cette catégorie les modèles réclament en moyenne 14,2 l/100 km en essence, 9,3 l/100 km en diesel, 10,2 l/100 km en hybride

Consommation moyenne en l/100 km	
Espace 1.2 full hybrid E-Tech BVA (200 ch) ●	6,2
Rafale 1.2 full hybrid E-Tech BVA (200 ch) ●	6,3
Rafale 1.2 hyper hybrid E-Tech rech. 4x4 (300 ch) ●	7,4 (1,6)
SEAT	
Tarraco * 1.5 TSI 5 places (150 ch) ●	8,5
Tarraco * 2.0 TDI (150 ch) ●	6,8
SKODA	
Kodiaq * 1.4 TSI BVA 7 places (150 ch) ●	8,4
Kodiaq * 2.0 TDI BVA 5 places (150 ch) ●	6,6
Kodiaq 1.5 TSI Hybrid BVA (150 ch) ●	7,1
Kodiaq RS 2.0 TSI BVA (265 ch) ●	9,2
Kodiaq 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	6,1
Kodiaq 1.5 eHybrid PHEV BVA (204 ch) ●	7,4 (0,8)
TOYOTA	
RAV4 * 2.0 D-4D (143 ch) ●	6,3
RAV4 * 2.5 Hybride 4x2 (218 ch) ●	6,4
RAV4 * 2.5 Hybride 4x4 (222 ch) ●	6,7
RAV4 * 2.5 Hybride Rechargeable 4x4 (306 ch) ●	6,6 (2,4)
RAV4 2.5 Hybride (185 ch) ●	6,1
RAV4 2.5 Hybride 4x4 (194 ch) ●	6,1
VOLKSWAGEN	
Tiguan Allspace * 2.0 TSI BVA 4x4 (180 ch) ●	9,9
Tiguan Allspace * 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7
Tiguan Allspace * 2.0 TDI BVA 4x4 (190 ch) ●	7,7
Tayron 1.5 eTSI BVA (150 ch) ●	7,8
Tayron 1.5 eHybrid (204 ch) ●	8 (1,7)
VOLVO	
XC60 * B4 et B5 BVA 4x4 (197 et 235 ch) ●	7,6
XC60 T8 Twin Engine Hybride (407 ch) ●	8,9 (6,7)

Toyota RAV4 2.5 Hybride (185 ch) – 6,1 l/100km



NICOLAS SOLER

Imposant, le RAV4 reste pourtant remarquablement sobre grâce à l'hybride classique de Toyota. Notez que la version 4x4 ne consomme pas davantage.

Consommation moyenne en l/100 km	
AUDI	
Q7 * e-tron (373 ch) ●	9,9 (7,3)
Q7 * 3.0 V6 TDI BVA (272 ch) ●	9,2
Q8 * 50 TDI 4x4 (286 ch) ●	9
SQ8 4.0 BiTFSI (507 ch) ●	13,7
BENTLEY	
Bentayga * W12 (608 ch) ●	14,4
BMW	
X5 * 40e xDrive (313 ch) ●	10,7 (8)
X5 * M xDrive (575 ch) ●	13,6
X5 * 30d xDrive (265 ch) ●	9,5
X5 * 40d xDrive (313 ch) ●	9,2
X5 * M50d xDrive (400 ch) ●	9,6
X6 * M50d xDrive (381 ch) ●	10,8
X7 * 30d xDrive (265 ch) ●	9,7
FORD	
Explorer * 3.0 EcoBoost Plug-in Hybrid (457 ch) ●	10,3 (7,1)
JEEP	
Grand Cherokee * 6.4 SRT 8 (468 ch) ●	16,3
Grand Cherokee * 3.0 CRD (250 ch) ●	9,3
LAND ROVER	
Range Rover Sport * 5.0 SVR (550 ch) ●	15
Range Rover Sport * 3.0 TDV6 (258 ch) ●	9,7
Range Rover Sport * 3.0 SDV6 Hybride (340 ch) ●	9,8
Range Rover * LWB 2.0 P400e (404 ch) ●	12,4 (6,9)
Range Rover 3.0 D350 (350 ch) ●	9
Discovery * 3.0 TDV6 (258 ch) ●	9,8
Defender 110 * 3.0 P400 MHEV (400 ch) ●	12,7
Defender 110 3.0 D250 MHEV (250 ch) ●	9,2
Defender 110 * 2.0 P400e Plug-in Hybrid (404 ch) ●	12,6 (8,7)
Defender 130 * 3.0 P400 MHEV (400 ch) ●	13,4
LEXUS	
RX * 450h 4x4 (313 ch) ●	8,9
RX * 500h 4x4 (371 ch) ●	9,2
RX 450h+ 4x4 (309 ch) ●	7,4 (3,7)
MASERATI	
Levante * 3.0 S (430 ch) ●	13,3
Levante * 3.0 Diesel (275 ch) ●	9,7

Consommation moyenne en l/100 km	
MERCEDES	
GLE * 500 e Hybride (442 ch) ●	11,9 (9,9)
GLE * 300 d BVA 4x4 (245 ch) ●	8,5
GLE * 350 de BVA 4x4 (320 ch) ● ●	8,5 (2,7)
Classe G 63 AMG (585 ch) ●	17,1
PORSCHE	
Cayenne * 4.2 S Diesel (382 ch) ●	10,1
Cayenne * 3.0 E-Hybrid (462 ch) ●	9,5 (5,3)
Cayenne Coupé * 4.0 GTS (460 ch) ●	12,5
Cayenne Coupé * 3.0 E-Hybrid (462 ch) ●	12,7 (6,1)
TOYOTA	
Highlander * 2.5 Hybride (248 ch) ●	7,8
Land Cruiser 2.8 D-4D (205 ch) ●	10,2
VOLKSWAGEN	
Touareg * 3.0 TDI BVA 4x4 (231 ch) ●	8,3
Touareg * 3.0 eHybrid (462 ch) ●	10,8 (6,6)
VOLVO	
XC90 * 2.0 B5 (235 ch) ●	8,2

Land Rover Defender 110 3.0 D250 MHEV (250 ch) 9,2 l/100 km



LAND ROVER

Malgré une carrure de déménageur et une capacité à s'aventurer loin des sentiers battus, le Defender diesel est presque raisonnable côté conso.

Mercedes Classe G 63 AMG (585 ch) – 17,1 l/100 km



MERCEDES-BENZ

Le G 63 AMG remporte la palme du SUV le plus glouton du moment. Pas surprenant, vu le gabarit de l'engin et, surtout, ses performances !

Consommation moyenne en l/100 km	
RENAULT	
Scenic * 1.2 TCe (115 ch) ●	8,3
Scenic * 1.2 TCe (130 ch) ●	8
Scenic * 1.5 dCi (95 ch) ●	6
Scenic * 1.5 dCi (110 ch) ●	6,1
Scenic * 1.6 dCi (130 ch) ●	6,1
Scenic * 1.7 Blue dCi (120 ch) ●	6,3
Scenic * 1.3 TCe (115 ch) ●	7,7
Scenic * 1.3 TCe BVA (140 ch) ●	8
Scenic * 1.3 TCe (160 ch) ●	7,8
Grand Scenic * 1.2 TCe 5 places (130 ch) ●	7,6
Grand Scenic * 1.7 Blue dCi 7 places (150 ch) ●	6,7
Grand Scenic * 1.3 TCe 5 places (140 ch) ●	8
Espace * 1.6 TCe BVA (200 ch) ●	9,2
Espace * 1.6 dCi BVA (160 ch) ●	7,5
Espace * 2.0 Blue dCi BVA (160 ch) ●	7,7
Espace * 2.0 Blue dCi BVA (190 ch) ●	7,6

Consommation moyenne en l/100 km	
SEAT	
Alhambra * 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,6
Alhambra * 2.0 TDI BVA (184 ch) ●	7,5
TOYOTA	
Prius+ * 1.8 136h (136 ch) ●	5,9
Verso * 1.6 D-4D (112 ch) ●	6,1
VOLKSWAGEN	
Golf Sportsvan * 1.6 TDI (110 ch) ●	6
Golf Sportsvan * 2.0 TDI (150 ch) ●	6,1
Touran * 1.4 TSI BVA (150 ch) ●	8,2
Touran * 1.6 TDI (115 ch) ●	6,2
Touran * 2.0 TDI (150 ch) ●	6,4
Touran * 2.0 TDI BVA (190 ch) ●	7,1
Touran 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,1
Sharan * 2.0 TDI BVA (150 ch) ●	7,6

Le verdict Auto Plus

En bonne voie

Même si l'on reste loin des valeurs d'homologation, nos chiffres confirment que la plupart des voitures du marché ont encore bien progressé, avec quelques records à la clé (Nissan Qashqai e-Power à 5,4 l/100 km). La généralisation des micro-hybrides et hybrides simples n'y est pas pour rien. Et même les hybrides rechargeables parviennent mieux qu'avant à éviter la gloutonnerie une fois leur autonomie électrique épuisée. En voie de disparition, le diesel reste pourtant la technologie la plus frugale (BMW X1 20d sDrive à 5,4 l/100 km, Skoda Octavia 2.0 TDI BVA à 4,7 l/100 km…).

Pour les hybrides rechargeables, figure entre parenthèses la consommation batterie pleine sur les 100 premiers kilomètres intégrant l'autonomie électrique.



Electrique

Volkswagen ID. Polo

Style – 52 kWh – 210 ch

39 490 € / 32 955 € *

Premier essai de la citadine électrique de Volkswagen

Une bonne ID pour un nouveau



Volkswagen remanie et enrichit sa gamme électrique. Cela se traduit par l'arrivée de celle qui est probablement la plus attendue chez nous : l'ID. Polo. Une citadine qui se veut pragmatique, facile à vivre, et surtout polyvalente. De quoi détrôner la Renault 5 E-Tech ?

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

Exit les designs futuristes, et les intérieurs minimalistes et épurés à l'excès. Volkswagen, qui avait essuyé de nombreuses critiques (souvent justifiées) à l'endroit de sa gamme électrique ID, a revu sa copie. Après le profond restylage de l'ID.3 – essayée dans notre précédent numéro – et l'apparition du petit SUV ID. Cross, voici celle qui devrait devenir la tête de proue électrique du constructeur, en particulier en France : l'ID. Polo. En abandonnant la nomenclature par chiffres, et en reprenant un look beaucoup plus proche des racines historiques de la Polo, Volkswagen veut envoyer un message rassurant à ceux qui ne seraient pas encore convaincus par la mobilité "à pile", y compris parmi ses propres clients. Tout en espérant venir marcher sur les plates-bandes de la star des ventes dans l'Hexagone, la Renault 5.

Une rigueur bienvenue

Si elle n'a pas le charme rétro de la française, l'ID. Polo avance une rigueur toute germanique et une polyvalence annoncée comme supérieure à celle de sa rivale. Côté autonomie d'abord : si la plus grande des batteries de sa gamme offre 52 kWh, comme la R5, nos premiers relevés de consommation semblent indiquer une portée de 380 km environ sur parcours mixte. Un chiffre qui serait cohérent avec ceux que nous avons déjà mesurés sur sa cousine la Cupra Raval Endurance, équipée des mêmes accus et du même moteur de 211 ch. Au total, comptez donc une quarantaine de kilomètres d'allonge de plus que chez la petite française. Et Volkswagen promet aussi des recharges plutôt rapides : moins de 25 minutes pour charger de 10 à 80 %. De quoi voyager un peu plus confortablement.

La grande force de l'ID. Polo, surtout par rapport aux précédentes productions électriques de Volkswagen, est qu'elle se montre vraiment facile à vivre

Le budget

Le vrai prix d'achat : l'ID. Polo bénéficie d'emblée d'une remise officielle de 3 000 € en haut de gamme et de 1 000 € en entrée de gamme. Elle a aussi droit à 3 535 € minimum de prime "coup de pouce".

Le niveau d'équipement : cette finition haut de gamme intègre une dotation riche (régulateur adaptatif, phares matriciels, etc.). Mais il manque encore la conduite semi-autonome et la pompe à chaleur.

L'entretien : à prévoir tous les deux ans, sans limite de kilométrage.

* **Vrai prix d'achat** intégrant la remise officielle de 3 000 € et la prime "coup" de pouce Volkswagen (3 535 € minimum).





Performante et rigoureuse en toutes circonstances, l'ID. Polo ne commet pas d'impair, mais se révèle moins amusante à mener qu'une Renault 5. Avec ici des jantes optionnelles de 19", le confort reste correct, mais un peu ferme en ville.





L'espace disponible à l'arrière est très satisfaisant, et permet à deux adultes d'envisager d'y voyager plusieurs heures. Le coffre propose, lui aussi, un sacré volume pour une citadine. Sous le plancher, on découvre un rangement très profond.

u départ

et à appréhender. A bord, les commandes se révèlent simples et intuitives, avec un retour en grande pompe de commandes physiques (clim, audio, contrôles des aides sur le volant…). Les rangements sont, pour la plupart, profonds et bien pensés. Et la finition apparaît particulièrement soignée. A l'arrière, l'habitabilité figure parmi les meilleures de sa catégorie, et le coffre est spacieux. Si ces compliments vous rappellent ceux que l'on a souvent adressés à la Polo thermique, c'est que Volkswagen a atteint, au moins en partie, son objectif.

D'ailleurs, au volant, on retrouve là aussi les qualités qui ont fait le succès de la Polo classique. La nouvelle venue se montre facile à prendre en main, douce, et rassurante grâce à un comportement rigoureux même en tenant un rythme soutenu. Certes, elle est moins communicative qu'une R5, et son amortissement typiquement germanique est parfois trop peu conciliant sur les irrégularités, en tout cas quand elle est dotée des jantes optionnelles de 19" qui équipaient notre modèle d'essai. Mais il reste difficile de lui trouver une réelle faiblesse sur la route. Elle est par ailleurs bien insonorisée, y compris sur autoroute, où elle se montre aussi à l'aise qu'une berline du segment supérieur.

Les défauts de l'ID. Polo ne sont donc pas à chercher à son bord, ou à son volant. Mais elle en a bien un, et il est majeur : elle est chère. Voir une Polo affichée à près de 40 000 € en haut de gamme a de quoi ➤➤➤



L'ID. Polo est plus grande d'une douzaine de centimètres qu'une R5. De quoi ménager davantage d'espace pour les passagers, mais pas pour la batterie, qui est ici de taille comparable à celle de sa rivale.



D'après nos premiers relevés, l'autonomie de l'ID. Polo devrait atteindre environ 380 km en moyenne, et 300 km sur autoroute. Confortable, pour une citadine.

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP ▮ AFIL active ▮ Airbags (7) ▮ Assistant d'intersection ▮ Freinage d'urgence auto. ▮ Lecture des panneaux ▮ Phares (Matrix Led) et essuie-glaces auto. ▮ Régulateur de vitesse adaptatif ▮ Surveillance de l'attention du conducteur.
Agrément : aide au stationnement AV/AR + caméra de recul ▮ Clé mains libres ▮ Clim auto. bizone ▮ Ecran 12,9"/32,8 cm avec Mirror Screen, GPS et planificateur de trajet ▮ Jantes alliage 17" ▮ Mode One Pedal paramétrable ▮ Peinture métallisée ▮ Sièges AV et volant chauffants, etc.
EN OPTION Agrément : conduite semi-autonome avec changement de voie auto. (1 205 €) ▮ Jantes alu 19" ▮ Pompe à chaleur (1 150 €) ▮ Système audio hi-fi Harman Kardon (720 €), etc.

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

Panoramique



BIEN VU

L'éclairage d'ambiance peut prévenir des changements de direction prévus par le GPS, ou par le Mirror Screen. Très visible !



➤➤➤ en refroidir plus d'un. Certes, elle peut déjà compter sur une remise de 3000 € et sur la prime coup de pouce. Mais malgré cela, ses concurrentes sont bien plus abordables : plus de 4000 €* d'écart avec les Peugeot E-208, et Renault 5 E-Tech – deux modèles certes moins puissants – et 2000 €* avec sa cousine la Raval, techniquement équivalente. D'autant que son équipement de série n'est pas irréprochable non plus (pas de conduite semi-autonome ni de pompe à chaleur).

Une entrée de gamme, dotée d'une plus petite batterie (37 kWh pour un rayon d'action annoncé à 331 km) et affichée sous les 20000 € bonus déduit, débarquera plus tard cette année. Charge à elle de séduire les budgets plus serrés. ■

Poste de conduite

Les sièges Confort optionnels (790 €) permettent un réglage (électrique) sur une large amplitude. La position de conduite est par ailleurs naturelle, mais un peu surélevée, comme dans beaucoup d'électriques. La visibilité est bonne, de même que la lisibilité des compteurs.

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

Aides à la conduite

Si le régulateur de vitesse adaptatif est de série, il faut mettre la main à la poche pour la conduite semi-autonome et l'assistance au créneau (pack à 1205 €). Mais l'ensemble fonctionne très bien. Il prend même en charge le changement de voie sur autoroute et le stationnement autonome à distance. Les alertes se désactivent relativement facilement grâce à des raccourcis sur l'écran. Le maintien dans la voie dispose d'un mode "assoupli", plus prévisible.

Régulateur de vitesse adaptatif	**Série**
Conduite semi-autonome	**Pack à 1205 €**
Phares/Essuie-glaces auto.	**Série/Série**
Feux de route auto./Phares adaptatifs	**Série/Série**
Assistance au créneau	**Pack à 1205 €**
Facilité de réglage des alertes	◆

Ecran tactile

Très grand pour une citadine (12,9"/32,8 cm), l'écran est plutôt facile à utiliser, une fois que les fonctions liées aux différents raccourcis sont assimilées. La page d'accueil, comme les compteurs, peuvent prendre un look rétro.

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

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



C'EST RATÉ

Les prises USB sont cachées sous la console centrale et difficilement accessibles. Même chose pour la prise allume-cigare.



LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

Vitesse maxi	160 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s1
Autonomie électrique	453 km
Consommation cycle mixte	13,3 kWh/100 km
Poids	1 576 kg
Diamètre de braquage	10,9 m

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	211 ch
Couple maxi	290 Nm
Batterie lithium-ion NMC	52 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/Secteur	5 h 30 (à 7,3 kW) / NC
Sur borne rapide[1]	24 min (à 105 kW maxi) ◆
Puissance fiscale/CO_2	3 CV / 0 g/km
Prime coup de pouce (minimum)	- 3 535 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, rapport unique
Pneus	225/40 R19
Dimensions L x l x h, en m	4,06 x 1,82 x 1,53
Durée de garantie [2]	2 ans (km illimités) ●

1. De 10 à 80 %. 2. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

Accès à bord	◆	Facilité à manœuvrer	◆
Consommation	▲	Planificateur d'itinéraire	◆
Bruits aérodynamiques	◆	Protection carrosserie	●
Confort des sièges avant	◆	Rangement câble de charge (bac sous plancher)	◆
Confort des suspensions	◆	Roue de secours (kit de réparation)	■
Direction	●	Sensation pédale de frein	◆

Notre évaluation

La Volkswagen ID. Polo (32 955 € *, 52 kWh, 211 ch) est évaluée dans la catégorie des citadines 5 portes électriques de 150 ch et plus, qui comprend : Alpine A290 GT (32 900 € *, 52 kWh, 180 ch), Cupra Raval Endurance (30 900 € *, 51,5 kWh, 211 ch), Peugeot E-208 GT (28 600 € *, 51 kWh, 156 ch), Renault 5 E-Tech iconic cinq (28 700 € *, 52 kWh, 150 ch), etc.

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

Notre verdict : intéressant ◆

Chère malgré les remises déjà pratiquées et imparfaitement équipée de série, l'ID. Polo est toutefois convaincante. Plus logeable et plus endurante qu'une Renault 5, elle en devient vraiment polyvalente. Elle se montre par ailleurs bien finie et confortable.

Finition

L'ID. Polo marque un retour aux standards attendus chez Volkswagen, par rapport aux précédents modèles électriques. Si l'ambiance n'est pas aussi attachante qu'à bord d'une R5, les matériaux employés respirent le sérieux, même si certains plastiques durs demeurent.

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

Chauffage/Climatisation

La soufflerie s'ajuste via l'écran, mais aussi grâce à de vrais boutons juste en dessous. La clim auto. est à réglage bizone de série sur cette finition, fonction en option en entrée de gamme.

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

Système audio

Notre modèle disposait du système Harman Kardon optionnel et de ses 8 haut-parleurs. De quoi largement satisfaire les amateurs de musique.

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	◆
Système hi-fi	**720 €**

Rangements

L'ID. Polo met le paquet sur les rangements à bord, avec notamment un vide-poches très profond sous l'accoudoir. Bonne contenance aussi de la boîte à gants, tandis que les contre-portes accueillent sans problème des bouteilles.



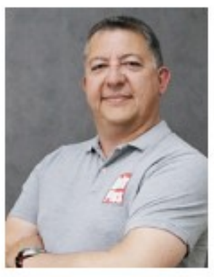
Taille boîte à gants	◆
Taille vide-poches	▲
Emplacement charge smartphone	**Série**
Aumônières/Vide-poches AR	**Série/Série**

*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuelle "prime coup de pouce" (3 500 € minimum).**



Le match des SUV citadins économiques…

Hybride/GPL : un duel à



Stellantis met enfin son 1.2 Hybride de 110 ch à disposition du Citroën C3 Aircross. Un nouvel adversaire de taille pour le Dacia Duster, dont la version Eco-G de 120 ch, réputée pour son sens des économies, fait référence dans la catégorie des SUV citadins…

➤ **Texte :** Thierry Réaubourg – **Photos :** Nicolas Soler

Attendu, ce C3 Aircross 1.2 Hybride de 110 ch ! Proposé en essence avec le 1.2 Turbo de 100 ch (en boîte manuelle), le petit SUV de Citroën n'était jusqu'à présent vendu en hybride qu'avec le bloc de 145 ch, en boîte auto. Cette nouvelle version permet donc de compléter le cœur de gamme, et d'offrir une alternative à transmission automatique pour 1350 € de moins. Il se retrouve, à ce niveau, face à un sérieux client : le Dacia Duster Eco-G de 120 ch, champion des économies dans la catégorie, avec son moteur fonctionnant à l'essence comme au GPL, et couplé à une boîte auto. en option (+1600 €).

A bord, chacun affiche, à sa manière, un style moderne et agréable. Le C3 Aircross mise davantage sur une ambiance "lounge", tandis que le Duster fait le choix d'une présentation façon aventurier. Sauf que, dans les deux cas, il ne faut pas chercher le luxe : les plastiques durs et facilement rayables y sont omniprésents. En Collection, la Citroën s'en sort cependant mieux que son rival grâce à une sellerie et des habillages en tissu spécifiques.

Côté équipement, il faudra piocher dans les options pour profiter d'un chargeur à induction (chez Dacia uniquement) ou d'un système de navigation intégré. La réplication smartphone, de série sur nos deux SUV, permet heureusement de s'y substituer. La présence d'un écran central tactile, d'une clim automatique (monozone), des feux de route automatiques et d'une caméra de recul en font également des modèles parfaitement fréquentables au quotidien. Avec un léger avantage au C3 Aircross au chapitre habitabilité, notamment grâce à un espace aux jambes et une garde

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



Essence/GPL

Dacia Duster

1.2 Eco-G EDC6 Extreme – 120 ch

25 400 € / 25 800 €*



Amortissement douillet et sièges au confort supérieur sur longue distance : le C3 Aircross favorise le bien-être des occupants plutôt que le dynamisme de son châssis. Les 110 ch suffisent amplement.



Bien amorti et plutôt agile, le Duster maîtrise mieux les virages que son adversaire. Il est en revanche plus bruyant et, à cause d'une boîte automatique un brin paresseuse, ses relances sont parfois molles.

pile ou gaz

au toit supérieurs à l'arrière. Le Duster se rattrape avec une banquette plus large et un coffre un peu plus volumineux. Dommage qu'en finition Extreme, il se trouve privé du plancher ajustable, qui permet de créer un double fond et d'obtenir une surface de chargement plane une fois la banquette rabattue. Un accessoire que Citroën n'a pas oublié sur son modèle…

Le confort ou l'agilité ?

Au volant, le C3 Aircross mise clairement sur le confort. Ses suspensions à butées hydrauliques progressives filtrent efficacement les imperfections et ses sièges, plus moelleux (avec mousse à mémoire de forme dans cette série limitée Collection), permettent d'enchaîner les kilomètres dans de meilleures conditions. L'amortissement du Duster reste globalement prévenant, mais ses sièges, à l'inverse, sont trop fermes et manquent de soutien, aussi bien sous les cuisses que latéralement. Gare à la sciatique sur longue distance ! Les bruits d'air y sont également plus envahissants sur autoroute (à partir de 110 km/h), même si sur ce point, le français est loin de se montrer irréprochable. Dommage, car son trois cylindres fait preuve de davantage de discrétion. Même lors de fortes accélérations, alors qu'à chaque fois que l'on met les gaz ou que son stop/start le réveille, celui du Duster s'ébroue avec des vibrations et une sonorité qui rappelleraient presque un vieux diesel…

On peut aussi tiquer sur le manque de réactivité de sa boîte EDC6, même si l'ë-DCS6 de Citroën, très douce à 95 % du temps, génère de son côté de petits à-coups à faible allure. Le moteur électrique qu'elle abrite émet en outre un sifflement assez persistant qui peut agacer à la longue. Ses 28 ch permettent en revanche au C3 Aircross de se rapprocher, côté performances, d'un Duster 10 ch plus puissant, mais aux reprises sans brio particulier. Ce dernier séduit surtout par son châssis équilibré et mieux maintenu dans les enchaînements de virages, ➤➤➤

Le budget

Le vrai prix d'achat : chez Dacia, la remise, c'est nada ! Dommage car chez Citroën, la nouveauté profite déjà de 7 % de rabais. Le malus CO_2 du C3 Aircross est aussi moins élevé : 310 € contre 400 € pour le Duster.
Le niveau d'équipement : Citroën introduit à la fois l'Hybride 110 et la série limitée Collection dans la gamme du C3 Aircross, un peu mieux dotée que la finition Extreme du Duster.
L'entretien : tous les ans et 25 000 km chez Citroën ou 30 000 km chez Dacia. Des visites obligatoires pour bénéficier des extensions de garantie.

Citroën C3 Aircross



Dans cette version Collection, le C3 Aircross présente mieux que son rival roumain. Ses habillages en tissu bleu et sa sellerie spécifique sont bien plus cossus que ceux de la finition Plus (cœur de gamme). Autre particularité de cette série limitée, elle inaugure l'accès et le démarrage mains libres sur le SUV de Citroën, et elle profite d'un frein à main électrique (optionnel sur le Duster). En revanche, elle ne propose pas de GPS en option : il faudra passer par une application, via le Mirror Screen.

Dacia Duster

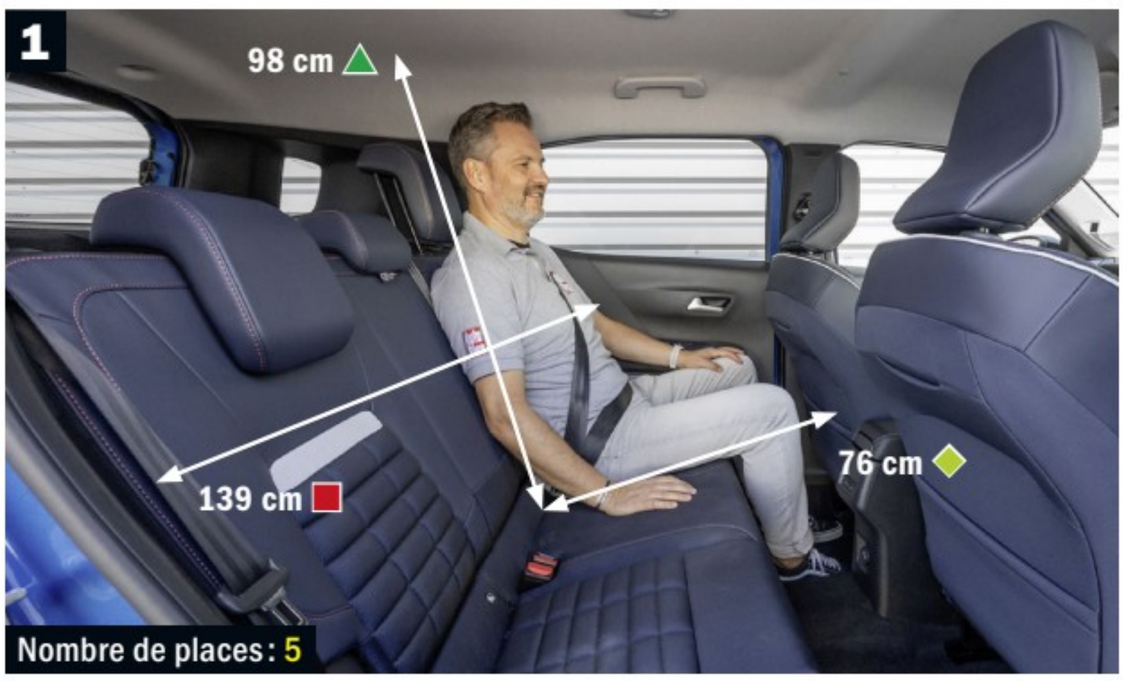


Malgré un design typé baroudeur plaisant à côtoyer, le Duster ne fait pas chaleureux avec son mobilier constitué à 100 % de plastiques durs. On se plaindra surtout, sur longue distance, du manque de maintien et de moelleux de ses sièges, à l'assise bien trop courte. Même en finition Extreme (le haut de gamme), le système de navigation reste optionnel. Il est inclus dans un pack, avec le chargeur de smartphone à induction et le régulateur de vitesse adaptatif, au tarif acceptable (700 €).

➤➤➤ tandis que sa direction, suffisamment précise, offre un meilleur ressenti. Si vous habitez en montagne, le C3 Aircross, pataud et flanqué d'une direction peu consistante, n'est pas celui qui vous procurera le plus de plaisir. Ni de confiance, même si, dans l'absolu, ses prises de roulis prononcées comme son caractère sous-vireur n'en font pas un modèle à balayer d'un revers de la main, loin de là.

Chameau roumain

Sur la question du budget, le C3 Aircross "110" attaque fort, avec près de 2000 € de rabais potentiel dès son lancement. Ce qui permet d'économiser 300 €, malus inclus, face à un Duster Eco-G privé de toute remise et un peu moins bien équipé. Sauf que ce dernier peut rouler avec un gaz dont le tarif à la pompe est pratiquement deux fois moindre que celui du SP95-E10. Ainsi, même si sa consommation est plus élevée lorsque le moteur brûle du GPL (9 l/100 km), le roumain s'impose comme le champion des économies, avec 92 €/1000 km contre 130 € avec le C3 Aircross Hybride et ses 6,4 l/100 km de SP95-E10 en moyenne. Même en roulant 20 % du temps au sans-plomb (6,9 l/100 km dans ce cas), le Duster reste plus avantageux (102 €/1000 km).







1. Il faut se serrer sur la banquette pour voyager à trois. En option [1], Citroën propose deux places supplémentaires escamotables dans le coffre. **2.** Bonne capacité côté soute à bagages, mais attention au seuil de chargement haut perché. **3.** Le plancher ajustable permet d'obtenir une surface quasiment plane.



1. Plus large que son rival, le SUV roumain n'est malheureusement pas doté d'une banquette aussi moelleuse. **2.** Le vaste coffre fait partie de ses principaux atouts. **3.** En finition Extreme, le Duster propose ces très pratiques barres de toit, que l'on peut installer longitudinalement ou perpendiculairement.

Autre bienfait de la bicarburation : avec 50 l de GPL et 50 l d'essence, l'autonomie totale frôle les 1300 km, quand son rival cale avant 700 km.
A noter, les deux constructeurs proposent des garanties prolongées (7 ans ou 150000 km chez Dacia, 8 ans ou 160000 km chez Citroën) si les révisions sont réalisées dans le réseau. Avec un petit avantage au roumain pour les coûts d'entretien. Cela posé, le français domine vraiment en matière de confort et d'agrément mécanique, ce qui lui vaut finalement une victoire sur le fil face à un Duster pourtant intouchable en coût à l'usage grâce au GPL !

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster [2]
Vitesse maxi	176 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	33s4	33s (33s7)
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9	7s2 (8s)
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	9 (6,9) l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6 / 6,7 / 6,4 l/100 km	8,5 / 9,1 / 9,4 l/100 km (6,5 / 6,9 / 7,2 l/100 km)
Autonomie moyenne	691 km	555 + 724 km [3]
Poids	1 350 kg	1 382 kg
Diamètre de braquage	11,2 m	11,3 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	63 m

LA TECHNIQUE	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 198 cm³	3 cylindres, 1 199 cm³
Hybridation	Moteur électrique 28 ch	Non
Puissance maxi	110 ch à 5 500 tr/min	120 ch à 4 500 tr/min
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/min	200 Nm à 1 750 tr/min
Batterie lithium-ion	0,43 kWh (utiles)	–
Puissance fiscale/CO_2	5 CV / 120 g/km	6 CV / 123 g/km
Malus CO_2/au poids	+ 310 € / 0 €	+ 400 € / 0 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 6 vitesses	Automatique, 6 vitesses
Pneus	215/60 R17	215/65 R17
Réservoir	44 litres	50 + 50 litres [3]
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie [4]	8 ans ou 160 000 km	7 ans ou 150 000 km

2. Mesures au GPL (entre parenthèses : à l'essence). 3. GPL + Essence.
4. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ▮ AFIL ▮ Airbags (6) ▮ Freinage d'urgence auto. ▮ Lecture des panneaux ▮ Phares et essuie-glaces auto. ▮ Pleins phares auto. ▮ Régulateur/limiteur de vitesse.
Agrément : aide au stationnement AR + caméra de recul ▮ Banquette rabattable 40/60 ▮ Clé mains libres ▮ Clim auto. ▮ Ecran tactile + Mirror Screen ▮ Instrum. numérique ▮ Jantes alliage 17" ▮ Vitres AR surteintées.

LES DIFFÉRENCES	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Barres de toit modulables	Indisponible	Série
Frein à main électrique	Série	700 € [5]
Peinture métallisée	Série	700 €
Sièges mousse à mémoire de forme	Série	Indisponible

5. Pack Techno (avec aussi régulateur adaptatif, chargeur à induction et GPS.)

Notre classement

LES NOTES DU (Labo Auto Plus Mesures)	Citroën C3 Aircross	Dacia Duster
Comportement routier	13	15
Equipements de sécurité	12	12
Agrément/performances	14	13
Confort/insonorisation	16	13
Equipements de confort/garantie	18	16
Habitabilité/coffre	13	14
Aspects pratiques	15	14
Présentation/finition	14	13
Consommation/coût à l'usage	14	18
Prix	16	15
	1er 145/200	2e 143/200

Victoire : Citroën C3 Aircross

Même avec une puissance réduite de 145 à 110 ch, le C3 Aircross 1.2 Hybride conserve une belle polyvalence ainsi qu'un remarquable niveau de confort. De loin le plus agréable pour avaler les kilomètres en famille. Seul bémol : le français vous coûtera plus cher au kilomètre que le Duster au GPL…

1. Configuration 7 places à 850 €, réservée aux finitions Plus et Max.

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

Le nouveau **DS N°8**



Electrique

97 kWh Long Range FWD Etoile
245 ch – 560 km (1)
71 450 € / 64 000 € *



Cette semaine, nous avons confié le SUV Coupé DS N°8 à trois propriétaires de véhicules équivalents. Sébastien, Philippe et Salah nous livrent leurs impressions.

Texte : Guillaume Jean
Photos : Alexandre Paumard

Sébastien Directeur général, Villejust (91)





Il possède un
Audi Q6 e-Tron
quattro S line
95 kWh – 387 ch
460 km (1)
80 550 €

"Cette DS N°8 m'a agréablement surpris."

Le design

La calandre éclairée passe beaucoup mieux de visu qu'en photo. Les feux de jour y ajoutent du caractère. Par rapport à mon Q6, la ligne est toutefois plus proche de la berline que du SUV. Et des traits de carrosserie sur les flancs auraient apporté plus d'expression. Enfin, si les feux arrière sont originaux, je trouve le reste finalement assez neutre.

La vie à bord

L'intérieur est plus singulier. La finition digne du premium et l'ambiance cosy me plaisent, tout comme la console centrale suspendue. Si le multimédia est moins abouti que celui du Q6, l'intégration harmonieuse et le graphisme stylé du bloc d'instrumentation digital font leur effet *(photo)*. Autre point fort : le grand confort de la sellerie. Malgré l'espace plutôt restreint derrière, je retrouve ce moelleux bien agréable. Enfin, côté coffre (2), il y a de quoi faire.



Au volant

La DS N°8 se démarque par son autonomie sur autoroute (mesure *Auto Plus* : 515 km). La position du conducteur n'est ici que légèrement surélevée : c'est plaisant. Idem pour la sensation de conduite feutrée. La poussée linéaire du moteur correspond à cette philosophie. Alors, il lui manque le côté punchy, mais le comportement sécurisant et la prise de roulis moins marquée qu'à bord du Q6 confirment le haut niveau d'agrément.

Philippe Directeur informatique, Saint-Arnoult (78)





Il possède un
Tesla Model Y
Premium Grande
Autonomie Propulsion
75 kWh – 299 ch
470 km (1)
46 990 €

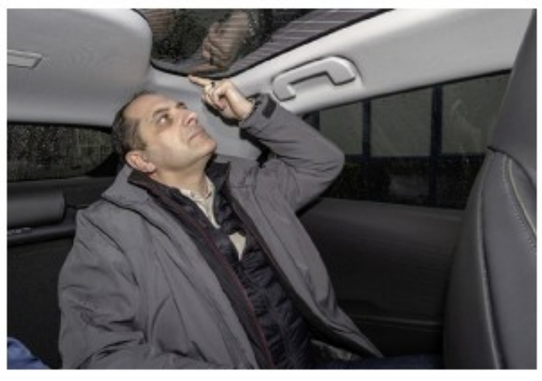
"Une reine du confort, mais pas encore assez premium."

Le design

Calandre éclairée sympa, capot bicolore original et forme des leds donnent de la classe à cette DS N°8. Le profil mêle habilement l'esprit SUV à la ligne d'une berline. Et, à part l'inscription "DS Automobiles N°8", trop longue, le dessin cohérent de l'arrière témoigne, à mon sens, d'une prise de risque gagnante.

La vie à bord

Vu le gabarit extérieur (4,82 m), le coffre semble modeste comparé à celui du Model Y, et j'aurais aimé un espace sous le capot avant. A l'arrière, l'assise moelleuse est top, comme la zone évidée du toit vitré (option) qui optimise la place pour la tête *(photo)*. Mais je note des négligences de finition regrettables, et le rangement sous la console suspendue est peu accessible. A revoir, surtout à ce prix… Le style de la planche de bord apparaît néanmoins réussi, et les boutons physiques de la clim sont pratiques.



Au volant

En rapport avec la capacité des batteries, on dispose d'une bonne autonomie. Le temps de recharge n'a toutefois rien d'exceptionnel (27 min de 20 à 80 %). Je trouve le bloc de 245 ch un peu timide. Sans doute à cause du poids, qui se ressent en mouvement. La direction paraît également assez lourde. Le bon mordant du freinage mérite cependant d'être souligné. Et cette DS N°8 est clairement la reine du confort (suspensions et insonorisation).

*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et la prime CEE (380 €).** *1. Autonomie moyenne, mesure labo* Auto Plus. *2. Volume : 580 dm³, mesure labo* Auto Plus.





Mélangeant les codes esthétiques d'un SUV coupé à ceux d'une berline, la DS N°8 a globalement reçu l'aval de nos lecteurs. Philippe apprécie la singularité des formes ainsi que les nombreux détails de design qui renforcent l'identité de ce haut de gamme à la française.



Davantage marqué par le confort d'assise, Salah n'a pas tiqué sur le relatif manque d'espace aux places arrière. Côté coffre, il constate un avantage par rapport à son i4, tant en volume que pour le logement dédié aux câbles de charge.



A l'opposé du dynamisme de son Q6 e-tron, Sébastien a perçu dans la DS N°8 une philosophie de douceur de conduite qui ne l'a pas laissé insensible. Mesurée par nos soins, l'autonomie sur autoroute (515 km) a également éveillé son intérêt.

Salah Dirigeant d'entreprise, Ollainville (91)





Il possède une
BMW i4
eDrive 40 M Sport
81,3 kWh – 340 ch
430 km (1)
68 450 €

"Je pourrais être client de cette nouvelle DS."

Le design ◆●■

La calandre éclairée n'était pas nécessaire, sachant que l'avant affiche déjà un réel standing. Bien que le profil se trouve à mi-chemin entre SUV et berline, la ligne de toit fuyante crée un bel équilibre, élégant. Et l'arrière est tout aussi réussi avec ses leds marquant les angles.

La vie à bord ◆●■

Tant l'ambiance que les matériaux fleurent bon le haut de gamme, comme l'atteste cette pièce en alu *(photo)*. J'apprécie aussi le design original du volant, de même que l'intégration élégante du GPS et ce bloc d'instrumentation digital, très esthétique. Bon point, mon grand téléphone rentre ici dans la zone de charge à induction ! DS a donc fait du bon boulot. Et quel confort, quelle que soit la place occupée à bord ! Enfin, le coffre, bien plus grand que dans l'i4, et le logement pour le câble de charge sont de vrais atouts.



Au volant ◆●■

Le rétroviseur caméra n'a rien d'un gadget : je valide ! La régénération réglable, en plus du mode One Pedal, est idéale. En roulant, je sens une auto lourde sur la route. Le punch du moteur s'avère toutefois suffisant. Et si le silence à bord rivalise avec celui de l'i4, la suspension ultra-douce y ajoute un effet ouaté très agréable à la conduite. L'ambiance de l'habitacle complète la sensation indéniable d'être au volant d'une voiture luxueuse.

Le bilan Une autre vision du haut de gamme

Outre son allure de "cross-berline" atypique, la DS N°8 se distingue, en version Long Range, par une autonomie XXL. Suspension pilotée (par caméra) garantissant un confort de premier ordre et silence de cathédrale participent à l'agrément du voyage. Mais s'ils ont globalement apprécié le vaste coffre, nos lecteurs se sont légitimement dits déçus par l'espace aux places arrière au regard du gabarit (4,82 m). La présentation et la riche dotation du niveau Etoile ont plu à ces habitués des gammes premium, à quelques approximations de finition près, cependant.

◆ Bien ● Moyen ■ Décevant

Moteur : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2500 cm³
Puissance : 168 ch DIN à 5000 tr/min
Vitesse maxi : 223 km/h
Production : 12912 GTi Turbo/Turbo 2, (1984-1989, sur 1042460 CX au total)



NOTRE COTE
Autour de 13 000 € (1)

Il y a 40 ans, Citroën sortait la CX en version Turbo 2

Attention elle pousse fort, la mamie !



Descendante de la mythique DS : la CX n'avait pas une tâche facile. En adoptant le turbo, cette petite turbine magique qui dope les performances, elle franchit un cap décisif. Mais si tardivement : la grande Citroën est déjà âgée quand elle devient tonique…

➤ **Texte :** Jean-Rémy Macchia – **Photos :** Nicolas Soler

C'est une manie chez Citroën : présenter des modèles correctement motorisés, mais seulement en toute fin de carrière, lorsque les ventes sont déjà sur le déclin. La CX naît en 1974. Pour la version Turbo, bourrée de talent et pleine de peps, il faudra attendre dix ans : 1984. Une éternité ! Ici, c'est la seconde mouture de la Turbo, encore plus aboutie, et qui ne sort qu'en 1986. Elle se dote d'un échangeur air/air, ce qui ne change rien à sa puissance maximale, mais permet de minorer – un peu – sa consommation qui était jusque-là d'une gloutonnerie coupable.

Hormis la présence du turbo, la fiche technique de cette CX pimentée ne déchaîne pas les enthousiasmes : rien à faire, le moteur reste le vieux "4 pattes" des DS, à arbre à cames latéral, ici dans sa cylindrée maximale de 2,5 litres. Mais la suralimentation le transfigure : 168 ch au lieu de 138 ch. Et, surtout, à partir de 2800 tr/min, vous avez droit à une vigueur débridée jusque-là strictement inconnue sur ce bloc maison. Sans être stratosphériques, les accélérations se montrent fortement puissantes, c'est la première grande Citroën capable de vous plaquer au dossier. Pour le reste, vous retrouvez la CX avec ses caractéristiques et ses singularités : habitacle à l'espace généreux et suspension hydropneumatique qui vous octroie une douceur délicate même sur les chaussées les plus mal intentionnées.

Souveraine et royale

Le conducteur aussi a droit à toute la personnalité des grandes Citroën : une tenue de route nettement au-dessus de la moyenne et des commandes de conduite qui, vu leurs réglages, demandent accoutumance. Hyper-réactive, la direction répond vivement au moindre angle donné au volant et la pédale de frein, elle aussi ultrasensible, exige un dosage subtil. Le mobilier intérieur de cette CX de fin de carrière conserve l'attrait d'une inventivité sédui-

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



Vous avez droit, ici, à un aileron qui ne fait pas dans la discrétion. Et vous continuez à regretter l'absence de hayon, malgré l'arrière incliné. Une aberration dans laquelle Citroën s'est entêté.



Inventivité débridée avec combiné ovale et basculeurs latéraux qui se manient du bout des doigts. Les compteurs à défilement sous loupe et le cendrier "boule" ont disparu au restylage. Hélas !





Le 4 cylindres est apparu en 1965 sur la DS. Avec son arbre à cames latéral et son caractère pépère, il manque de séduction. Mais ici, il est transcendé par la greffe du turbo !



Grande et belle routière, cette CX ! Ici restylée, dotée de boucliers en plastique et mue par la version de loin la plus puissante du 4 cylindres hérité des DS. En matière de performances et d'agrément de conduite, l'auto est juste transfigurée.

1986

Cette année-là...



DERRICK CEYRAC/AFP

➤ Evénement : sortie d'un nouvel album de Tintin, alors qu'Hergé est mort trois ans auparavant. *Tintin et l'Alph-Art* est publié dans l'état où son auteur l'a laissé : sans couleurs, crayonné et inachevé. Inauguration par François Mitterrand du musée d'Orsay consacré à l'art du XIXe siècle. Il est installé dans une ancienne gare, qui, entretemps, a abrité une salle de théâtre !

santé : le tableau de bord en lunule ovale flanquée de ses commandes qui se manient du bout des doigts reste un joyau d'originalité… que vous pouvez adorer ou détester, tous les goûts sont dans la nature. Quant à la sellerie, elle est spécifique sur la version Turbo. Fortement creusée à l'avant comme à l'arrière, elle assure un excellent maintien latéral, et ses rembourrages sont très étudiés : du moelleux sur les assises et davantage de fermeté sur les dossiers. Idéal. Le cuir optionnel est splendide, avec ses reliefs rebondis et bordés de surpiqûres soignées. Un luxe parfait.

En collection, les CX sont restées boudées jusqu'aux années 2010. Aujourd'hui, les amateurs affluent. Ils privilégient surtout les premières versions, les GTi et les Turbo, rares, et de plus en plus cotées… ■

Prolongez le plaisir du rétro avec nos magazines spécialisés…





En vente actuellement

LE CLUB Auto Plus

LE 1ER CLUB QUI SE MET À LA PLACE DU CONDUCTEUR

UNE NOUVELLE AVOCATE POUR DES CONSEILS JURIDIQUES TOUJOURS PLUS EFFICACES !



Maître Tichit rejoint le **Club Auto Plus : experte en droit routier et en droit de la consommation,** elle vous apportera **des réponses personnalisées sous 24h** pour vos litiges et infractions liés **uniquement à l'automobile.**

Un service conçu par Auto Plus, disponible quand vous en avez besoin !

ADHÉREZ AU CLUB DÈS MAINTENANT !

3€25 / mois* **SEULEMENT**

& EN CADEAU UN MOOK au choix

- PAR TÉLÉPHONE AU **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé)
- SUR *WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS*
- EN RENVOYANT LE BULLETIN CI-DESSOUS

Choisissez votre CADEAU



BULLETIN D'ADHÉSION à compléter et à retourner au CLUB AUTO PLUS 59898 Lille Cedex 9

Je souscris au Club Auto Plus*

☐ Je choisis **l'offre classique :** adhésion pour un an. Je règle 39€ **(1)**
☐ Je choisis **l'offre liberté :** adhésion pour 3,25€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) **(2)**

Je choisis mon mode de règlement

☐ Par **chèque** à l'ordre du Club Auto Plus
☐ Par **prélèvement automatique**. Je complète l'IBAN présent sur mon RIB, **que je n'oublie pas de joindre.**

Vous souhaitez régler par **carte bancaire** ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur www.kiosquemag.com**

MANDAT DE PRÉLÈVEMENT **IBAN** |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|

Je complète mes coordonnées

Nom** : ..... Prénom** : .....

Adresse** : .....

Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...)** : .....

Code postal** : |_|_|_|_|_| Ville** : .....

Tél. (de préférence portable) : |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

E-mail. : .....

(Pour gérer votre adhésion, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

#M047 #D1675008

Dater et signer obligatoirement

À : .....

Date : |_|_| / |_|_| / |_|_|

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- France – Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion simple. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 30 juin 2026. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - https://www.cnil.fr/fr



LIONEL VADAM/L'EST RÉPUBLICAIN/MAXPPP

Vérification des airbags lors du contrôle technique

120 000 Takata supplémentaires débusqués



Depuis le 1er janvier, lors du passage au contrôle technique, les centres d'examens vérifient si votre auto est concernée par un rappel pour un airbag non conforme, assorti d'un "stop drive". Et la pêche s'est avérée fructueuse…

➤ **Texte :** Pierre Audemar

Cela fait plusieurs années que le risque que représentent les airbags défectueux (en cas de déploiement, des morceaux de métal peuvent être projetés en direction des occupants), fournis par l'ex-numéro un mondial Takata, est au centre des attentions de nos dirigeants. Si, rien qu'en France, plusieurs millions de ces coussins ont déjà été remplacés, tous les propriétaires des autos concernées n'ont pas encore fait effectuer ce changement. Volontaires ou pas, ces "oublis" sont plus que jamais dans le viseur du gouvernement.

Depuis février 2025, si un véhicule fait l'objet d'un tel rappel, mais n'a pas encore été réparé, une mention en ce sens est portée sur le compte rendu du centre de contrôle technique à la demande de l'UTAC. Une mesure insuffisante qui a conduit les autorités à se montrer plus sévères. Cette année, les contrôleurs techniques ont désormais pour obligation, si l'auto qui passe entre leurs mains est frappée d'un stop drive (procédure mise en place par le constructeur qui interdit la circulation jusqu'au remplacement de l'airbag incriminé), de l'inscrire en tant que défaut critique sur le procès-verbal du contrôle. Avec, pour conséquence, l'interdiction de circuler 24 heures plus tard. Et ce jusqu'à ce que l'airbag en question soit remplacé, forcément par un concessionnaire de la marque, et qu'une contre-visite soit effectuée. Une mesure d'ores et déjà couronnée de succès, puisque près de 120 000 voitures (sur environ 10 millions de véhicules contrôlés) ont ainsi été repérées. ■

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


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


Alexandre Hauguel
Médecin généraliste


Julien Niel
Chiropracteur

Peugeot 208 (2012 - 2019)





Si ses lignes dynamiques et son originale planche de bord ont immédiatement assuré le succès à la petite Lionne, les graves problèmes qu'elle a rapidement rencontrés ont largement entaché sa réputation. Très présente en occasion, elle s'y écoule parfois difficilement à cause de cette mauvaise image, et les prix s'en ressentent. Mais est-ce vraiment une auto à fuir ?

➤ **Texte :** Pierre Audemar



Les dates clés

2012. Premier bain de foule en mars, au Salon de Genève. Commercialisée dans la foulée, la 208 est disponible en trois et cinq portes. Le choix est possible entre trois moteurs essence (1.0 VTi 68, 1.2 VTi 82 et 1.6 VTi 120) et autant de diesels (1.4 HDi 68, 1.6 e-HDi 92 et 1.6 e-HDi 115). En fin d'année, la gamme sera complétée par le 1.6 THP 155.

2013. Le sigle GTi fait son retour. Cette version de la 208 reçoit une évolution de 200 ch du 1.6 THP.

2014. En septembre, les 1.0 et 1.2 VTi sont rebaptisés PureTech. Le mois suivant, pour fêter les 30 ans de la 205 GTi, une nouvelle 208 GTi 30th de 208 ch est mise en vente.

2015. La production de la GTi 200 s'arrête en avril. Durant l'été, la 208 est légèrement restylée (calandre élargie, nouvelle signature lumineuse arrière…) et revoit profondément sa gamme. Le 1.6 VTi 120 cède sa place au 1.2 PureTech 110, et tous les diesels sont remplacés par les 1.6 BlueHDi 75, 100 et 120.

2016. Le 1.2 PureTech 68 se substitue au 1.0.

2018. Arrivée du 1.5 BlueHDi 100 en mars, fin de production des trois portes à l'été, puis arrêt de tous les diesels en décembre.

2019. La commercialisation prend fin au printemps.



LABO Auto Plus FIABILITÉ/QUALITÉ



NICOLAS SOLER





PHOTOS : DENIS MEUNIER

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 VTi/PureTech : après des pannes du vilebrequin ayant conduit au remplacement de nombreux moteurs durant les premiers mois de commercialisation, ce trois cylindres a connu, et connaît toujours, de gros soucis liés à la distribution et à la lubrification. La courroie immergée dans le carter se désagrège jusqu'à rompre (elle doit être remplacée après 6 ans/100 000 km, même si une autre information est indiquée dans le carnet d'entretien). Ses débris viennent alors obstruer le circuit d'huile. D'autres problèmes de segmentation peuvent aussi provoquer la casse précoce du moteur qui survient dès 60 000 km. Les exemplaires soigneusement entretenus dans le réseau, qui bénéficient donc de mises à jour et de rappels réguliers et qui sont vidangés tous les 12 mois/15 000 km maxi, sont davantage épargnés. Notamment ceux à boîte manuelle, moins utilisés à très bas régime que ceux dotés de la transmission auto. EAT6.

1.5 BlueHDi : un bloc rare sur cette 208. La chaîne de distribution (entre les arbres à cames) se détend et peut casser.

1.6 BlueHDi : sous ce nom, on trouve les diesels équipés d'un dispositif de dépollution faisant appel à de l'AdBlue. Là encore, les désagréments sont nombreux : injecteurs d'AdBlue, réservoir de ce liquide, obstruction du fap… Un voyant allumé ou des accélérations peu franches annoncent souvent une facture de 1 500 €.

Amortisseurs : dès 40 000 km, ils peuvent se mettre à claquer, signe qu'il faut les remplacer. Comptez 650 € pour une paire avant, et 200 € de plus avec les coupelles.

Embrayage : son manque d'endurance amène parfois à le faire changer après seulement 50 000 km. Naturellement, les autos effectuant beaucoup de trajets en ville sont plus sujettes à ces tracas.



DENIS MEUNIER

L'électronique ▲●▼

Feux arrière : jusqu'au restylage de 2015, les leds rendent assez régulièrement l'âme. Mais il est impossible de les remplacer individuellement, il faut changer la totalité de l'optique (450 €).



Système multimédia : comme la plupart des autos modernes, la 208 doit composer avec un dispositif capricieux (écran noir ou figé, manque de réactivité…). Le Bluetooth peut également refuser de s'appairer avec un appareil. Dans la majeure partie des cas, une mise à jour logicielle (150 €) suffit à venir à bout de ces problèmes.



PHOTOS : PHILIPPE TISSIER/PILOU

▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

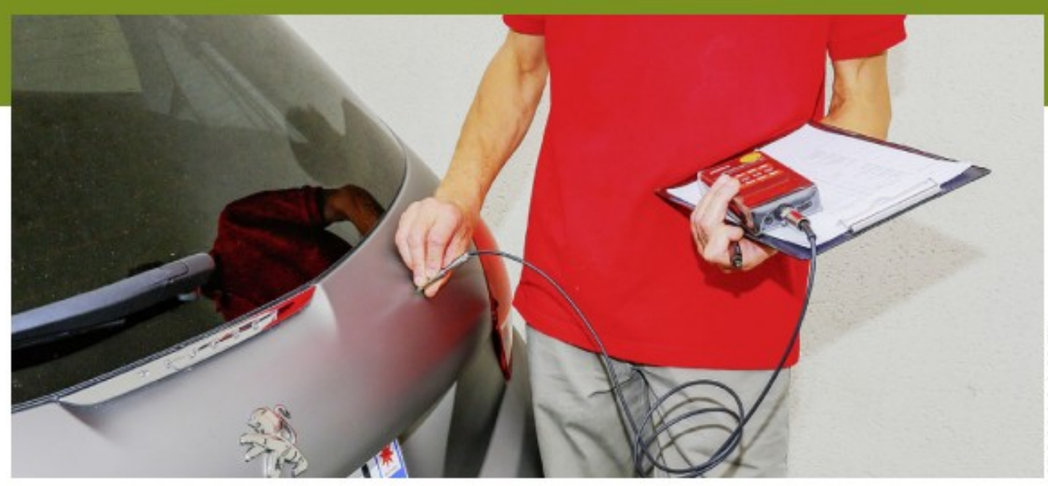
Bilan fiabilité-qualité

QUALITÉ

Tous les ans, notre grande enquête qualité (nos 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.

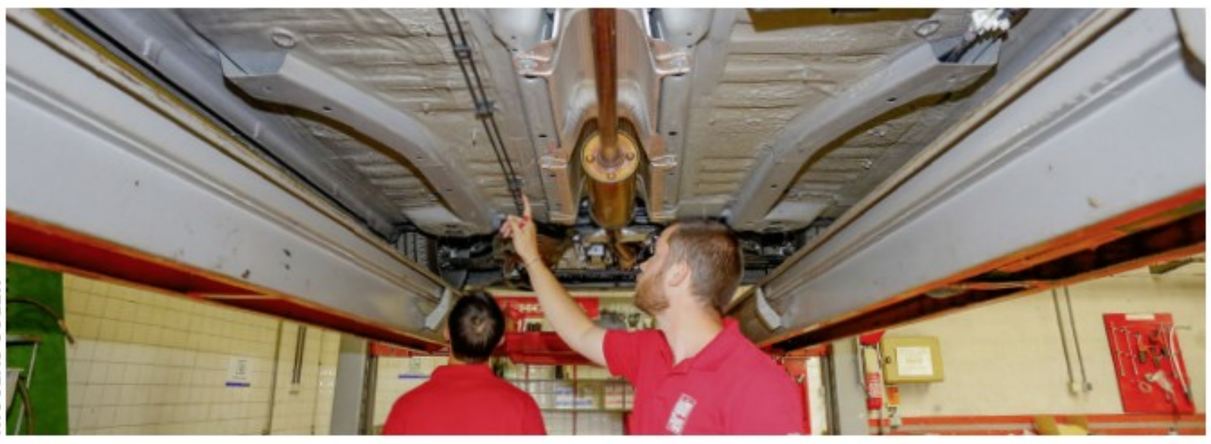
La carrosserie ▲●▼

Dans la moyenne, ni plus, ni moins : les Peugeot se distinguent rarement par le soin apporté à la fabrication de leur carrosserie. Cette 208 ne fait pas exception avec des espaces assez généreux (sans tomber dans l'excès) entre les éléments de carrosserie fixes et les ouvrants.
De son côté, la peinture est de facture honorable mais assez sensible aux microrayures (attention aux lavages à rouleaux).



NICOLAS SOLER

Le châssis ▲●▼



NICOLAS SOLER

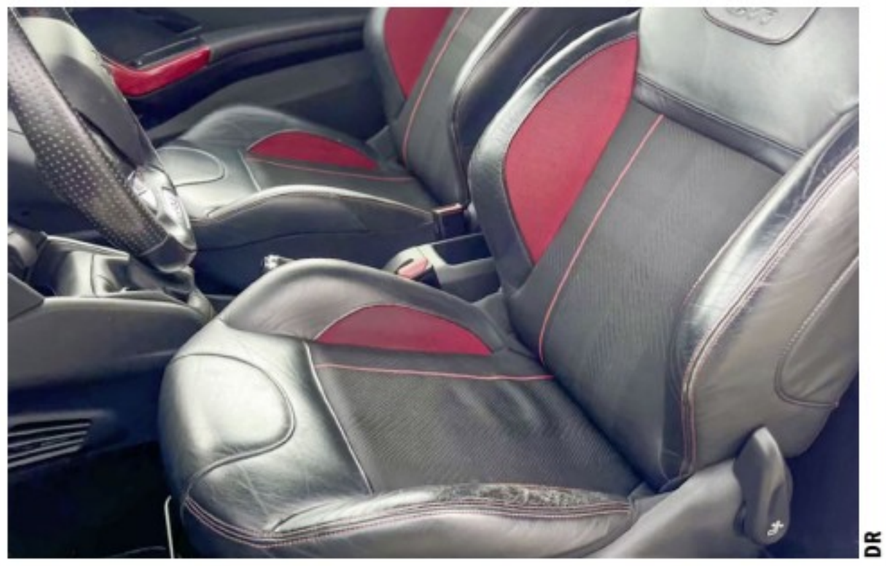
Service minimum : se glisser sous une 208 permet d'être rassuré quant à l'absence de gros problèmes.
On regrette toutefois que la marque au lion semble se désintéresser de ce qui ne se voit pas.

Si aucune faiblesse réelle n'apparaît après un examen approfondi, on trouve quelques traces de rouille superficielles. Pas très "propre", mais sans conséquence sur la longévité et la sécurité de la voiture.

L'habitacle ▲●▼



PHILIPPE TISSIER/PILOU



DR

Planche de bord : plastiques de piètre facture (hormis un bandeau moussé en partie supérieure) et mal alignés donnent une impression peu valorisante, lorsque l'on prend place à bord de cette 208. De légers efforts ont toutefois été réalisés sur les modèles restylés (à partir de l'été 2015).

Sellerie : pas forcément flatteurs à l'œil, y compris sur les versions haut de gamme, les matériaux choisis pour habiller les sièges se révèlent toutefois assez costauds. L'exception à cette règle, c'est le similicuir utilisé sur les renforts latéraux des sièges sur certaines versions, notamment les GT Line, XY ou encore GTi, qui se déchire parfois dès 50 000 km.

Les principaux rappels

➤ 1.5 BlueHDi : toutes les 208 équipées de ce bloc ont été rappelées à l'été 2025 pour un contrôle et, souvent, le remplacement de la chaîne de distribution.

➤ Freinage : sur les autos assemblées à compter de mars 2013 et jusqu'à la fin de la production, la pompe à vide peut rendre l'âme à la suite de la désagrégation de la courroie de distribution, qui empêche une bonne lubrification. Les vérifications en atelier débutent en novembre 2020 pour les 208 fabriquées avant avril 2017, et à compter de juin 2023 pour les autres.

➤ Echappement : une pièce en plastique de la ligne d'échappement des versions diesels peut se détacher et détériorer le fap. Les 208 sorties de chaîne entre avril et novembre 2016 ont été rappelées en février 2017.

L'entretien

➤ 12 mois/25 000 km : première révision pour les PureTech et les diesels (30 000 km pour les autres essence).

➤ 24 mois/50 000 km : remplacement des bougies sur les moteurs essence.

➤ 6 ans/100 000 km : changement de la courroie de distribution sur les blocs PureTech, même si certains carnets d'entretien annoncent une échéance à 10 ans/175 000 km.

Auto Plus

Événement

A NE PAS MANQUER DANS AUTO PLUS DE LA SEMAINE PROCHAINE !

LE SALON INCONTOURNABLE DE LA RENTRÉE !

650 PLACES POUR LE MONDIAL DE L'AUTO À GAGNER



RENDEZ-VOUS DANS VOTRE PROCHAIN NUMÉRO POUR PARTICIPER AU CONCOURS

Bilan fiabilité-qualité



DENIS MEUNIER

L'avis des propriétaires

"Comme si j'avais un boulet accroché au pied."

Comme beaucoup, j'ai d'abord craqué pour la bouille de la 208. Puis, lorsque j'ai essayé la version 1.2 PureTech 68, j'ai été séduit par l'agrément de conduite. J'ai donc opté pour ce modèle en 2018. Ma 208 n'a, aujourd'hui, que 34 700 km et je ne compte plus le nombre de visites chez le concessionnaire pour régler des problèmes : ouverture du capot défectueuse, batterie HS, sonde lambda (12 800 km)… En prime, c'est une auto invendable.

Frédéric M., 13220 Châteauneuf-les-Martigues

"Une petite voiture (presque) sans problème."

J'ai possédé une 208 1.2 PureTech 110, achetée neuve en 2019, jusqu'au printemps 2025. Durant cette période, j'ai parcouru 73 000 km, sans souci de fiabilité, hormis le boîtier papillon, quelques jours avant que je ne la revende. Ce n'était pas la championne du volume intérieur. La place manquait notamment aux places arrière et dans le coffre. Mais son confort était très appréciable et sa tenue de route, impeccable.

Sébastien C., 13210 Saint-Rémy-de-Provence

"Je l'aurais conservée si elle ne m'avait pas coûté si cher."

Je suis parvenue à me débarrasser, au printemps dernier, de ma 208 1.2 PureTech 82 de 2019 qui n'avait que 60 000 km. Financièrement, cela a été un gouffre. Principalement parce que, à cause de la mauvaise réputation de ce moteur, je l'ai revendue à vil prix. Le budget entretien, notamment celui consacré à l'huile, était également des plus salés. Cela gâche un tableau par ailleurs très positif, cette Peugeot étant pratique et sa tenue de route, sûre.

Laurine S., 77500 Chelles

"Un diesel plus porté sur le dynamisme que sur la fiabilité."

Pensant que les moteurs diesels étaient toujours plus costauds que les essence, j'ai choisi, en 2017, de passer commande d'une 208 1.6 BlueHDi 100 neuve. Résultat, après six ans et 56 000 km, il a fallu remplacer le réservoir d'AdBlue. Elle a aujourd'hui 70 000 km et j'apprécie toujours la puissance de son moteur. Niveau comportement routier, il n'y a rien à lui reprocher. Mais le niveau sonore est un peu élevé, surtout à l'arrière.

Patrick Lechaptois, 76760 Auzouville-l'Esneval

LE VERDICT ▲ ● ▼

Comme toutes les Peugeot "nées" au début des années 2010, la première génération de 208 a abrité, sous son capot, le pire de la production de la marque. Avant d'opter pour un PureTech ou un BlueHDi, il convient donc de s'assurer que l'entretien a été parfaitement respecté. Une précaution qui permet, le plus souvent, d'éviter les gros problèmes. En matière de qualité de fabrication, cette Lionne est dans la moyenne inférieure de son segment. Mais sa présentation, à l'extérieur comme à l'intérieur, la distingue toujours de ses concurrentes.

Ses forces

- Des lignes dynamiques et une planche de bord originale.
- Un comportement routier sûr.
- Assez peu de bugs électroniques.

Ses faiblesses

- Des moteurs PureTech et BlueHDi (les plus répandus) victimes de problèmes en cascade.
- Une qualité de fabrication décevante.
- Des coûts d'entretien assez élevés.

Auto Plus VOTRE COPILOTE POUR TOUTE L'ANNÉE !

6 MOIS OFFERTS
SUR VOTRE ABONNEMENT D'UN AN



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

UNE MONTRE CONNECTÉE EN CADEAU



Écran tactile 2,19"
& Batterie longue durée 250 mAh

- Appels téléphoniques
- Podomètre
- Monitoring sport et sommeil
- Rappels hydratation et sédentarité
- Contrôle de la musique et déclencheur photo Bluetooth
- Météo, chronomètre, lampe et alarmes

3 MOIS OFFERTS
SUR L'APPLI COYOTE

COYOTE



- Alertes visuelles et sonores renforcées
- Prévisions fiables grâce à une communauté de 5 millions de membres
- Affichage sur-mesure (modes expert, carte ou embarqué)
- Compatibilité Apple CarPlay et Android Auto

Vous pourrez démarrer votre essai gratuitement via le lien contenu dans votre email de confirmation d'achat.

SCANNEZ-MOI POUR EN PROFITER

ou rendez-vous sur :

bit.ly/ap_1984

Visuels non contractuels



Un Ford C-Max II diesel (2010-2019) à moins de 10 000 €



Dynamique et peu encombrant, le C-Max de seconde génération a fait de la résistance parmi les monospaces jusqu'à la fin des années 2010. Il devient aujourd'hui une occasion tentante pour une famille de quatre personnes. A condition de choisir le bon diesel !

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

Un rapport gabarit/habitabilité imbattable, de la modularité, des astuces : les monospaces compacts, aujourd'hui disparus des catalogues, sont toujours aussi agréables à vivre. La seconde génération de Ford C-Max porte comme un charme ses 16 ans au compteur, avec un style dynamique. Sans être le plus diffusé du lot, il reste suffisamment présent en occasion pour profiter de tarifs abordables.

Ses dimensions raisonnables (4,38 m de long et 1,83 m de large) n'en font pas le modèle le plus habitable du lot, ni le mieux adapté pour accueillir trois occupants à l'arrière : son siège central est aussi ferme qu'étroit. Il est en revanche parfait pour une famille de quatre personnes. De série en finition Titanium, le système Diagoflex permet de rapprocher les places arrière latérales en les reculant en diagonale, après avoir ôté la partie du milieu. La modularité apparaît néanmoins dépassée, avec des sièges extractibles et non pas escamotables dans le plancher. Le coffre, lui, compense un volume moyen (525 dm³) par une hauteur généreuse et un seuil de chargement bas. Les autres aspects pratiques sont soignés, surtout en Titanium, qui comprend un accoudoir central avant coulissant avec une vaste ouverture.

Dynamique et confortable

Présentation torturée, finition quelconque et connectivité aussi dépassée que compliquée : la planche de bord prend un sacré coup de vieux, même si les choses progressent lors du restylage, fin 2015, avec l'arrivée d'un écran 8"/20,3 cm sur la Titanium. Attention à bien vérifier le bon fonctionnement de l'interface, qui peut se figer. Derrière le volant, le conducteur bénéficie d'un monospace efficace, enjoué, sûr et doté d'une direction précise. S'y ajoute, à la mise à jour, une (petite) pointe de dynamisme grâce à des suspensions retravaillées en ce sens, qui ont le bon goût de conserver un confort suffisamment moelleux. Une référence !

Le C-Max dispose dans sa première partie de vie d'un diesel fourni par PSA. Les 1.6 TDCi sont les plus abordables en occasion, mais l'entrée de gamme de 95 ch tire vite la langue en charge, alors que la version de 115 ch manque de fiabilité. Les 2.0 TDCi (115, 140 ou 163 ch) sont trop confidentiels pour être retenus. Arrivé au restylage, le 1.5 TDCi développé par Ford est quasi impossible à trouver en 95 ch, mais sa très réussie version de 120 ch coche toutes les cases pour jouir pleinement des qualités du C-Max, aux côtés d'un 2.0 de 150 ch, très agréable, mais plus élitiste. ■



Après le restylage, l'écran central tactile simplifie enfin l'ergonomie. L'accouroir central, avec rangement, arrive sur la fintion Titanium.





Contrepartie d'un gabarit contenu, le C-Max ne bat pas de records d'habitabilité. Original (mais pas si pratique) : en sacrifiant la place du milieu, les sièges latéraux se reculent en se recentrant pour accorder plus de largeur à deux passagers.

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



Quelle finition ?

Evitez la Trend, trop dépouillée. Plus généreuse, la Titanium ajoute d'avantage d'aspects pratiques très appréciables. Les versions restylées s'enrichissent (Bluetooth et surveillance de la pression des pneus sur Trend), avec une nouvelle interface, et proposent une inédite finition Business Nav. Caméra de recul et freinage d'urgence autonome sont en option et le régulateur adaptatif ou le hayon mains libres arrivent en supplément.

Dotation de série

Trend : ABS, airbags (6), antibrouillards, clim manuelle, ESP, jantes 16", ordinateur de bord, radio-CD MP3, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs électriques et chauffants, sièges AR rabattables 40/20/40, verrouillage centralisé, vitres électriques, volant multifonction réglable en hauteur et en profondeur.
Business Nav : Bluetooth, clim auto. bizone, GPS, phares et essuie-glaces auto., radar de stationnement AR.
Titanium : accoudoir central avant avec compartiment de rangement, démarrage sans clé, jantes alu 16", miroir de surveillance enfants, modularité Diagoflex, rétro intérieur électrochrome, surveillance de la pression des pneus.

Quel moteur ?

NOS MESURES (Labo Auto Plus Mesures)	1.6 TDCi – 95 ch	1.6 TDCi – 115 ch	1.5 TDCi – 120 ch	1.5 TDCi Powershift – 120 ch	2.0 TDCi Powershift – 150 ch
Vitesse maxi	162 km/h	173 km/h	182 km/h	176 km/h	194 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	36s2	34s4	34s	34s6	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	12s6/16s4/21s	9s8/11s9/18s4	9s/11s2/13s8	9s2 (en Drive)	6s6 (en Drive)
Consommation moyenne	7 l/100 km	6,4 l/100 km	6 l/100 km	6,5 l/100 km	6,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,4 / 7,2 / 7,4 l/100 km	6,3 / 7 / 6 l/100 km	5,8 / 5,8 / 6,3 l/100 km	6,4 / 6,5 / 6,6 l/100 km	6,6 / 6,6 / 6,8 l/100 km
Autonomie moyenne	757 km	828 km	883 km	815 km	896 km
Poids	1 472 kg	1 496 kg	1 510 kg	1 553 kg	1 614 kg
Moteur diesel	4 cyl., 1 560 cm^3 + turbo	4 cyl., 1 560 cm^3 + turbo	4 cyl., 1 499 cm^3 + turbo	4 cyl., 1 499 cm^3 + turbo	4 cyl., 1 997 cm^3 + turbo
Hybridation	Non	Non	Non	Non	Non
Puissance maxi	95 ch à 3 600 tr/min	115 ch à 3 600 tr/min	120 ch à 3 600 tr/min	120 ch à 3 600 tr/min	150 ch à 3 750 tr/min
Couple maxi	230 Nm à 1 500 tr/min	285 Nm à 1 750 tr/min	270 Nm à 1 750 tr/min	270 Nm à 1 750 tr/min	370 Nm à 2 000 tr/min
CO_2/Crit'Air	119 g/km / 2	112 g/km / 2	105 g/km / 2	124 g/km / 2	124 g/km / 2
Boîte de vitesses	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Automatique, 6 rapports	Automatique, 6 rapports

La sélection comprend cinq diesels, avec 3 boîtes manuelles et 2 automatiques.
1.6 TDCi 95 : disponible avant le restylage, cette entrée de gamme sait se faire discrète, mais manque cruellement de tonus sur route et ses consommations sont un peu élevées. Les modèles avec 200 000 km s'échangent à partir de 4 000 €. Ceux affichant 150 000 km reviennent à environ 6 000 €.
1.6 TDCi 115 : ce cœur de gamme est un peu mieux adapté pour les longs trajets, mais reste encore un peu juste en charge. Très diffusé, il est hélas le plus fragile du lot. Comptez 4 500 € avec 200 000 km, et 6 500 € avec 150 000 km.
1.5 TDCi 120 : arrivé au restylage (fin 2015), ce moteur maison est une réussite. Discret et doux, il est plus sobre que son prédécesseur, mais aussi plus performant, notamment lors des relances. Assez présent dans les annonces, il se trouve à environ 7 000 € avec 150 000 km. On déniche quelques modèles avec 100 000 km dans le budget.
1.5 TDCi 120 Powershift : douce et réactive, cette boîte robotisée à double embrayage est très agréable, mais elle consomme 0,5 l/100 km de plus. Très rare en occasion, elle coûte aussi plus cher : 8 500 € avec 150 000 km, et 130 000 km minimum pour rester dans le budget.
2.0 TDCi 150 Powershift : ce bloc qui date du restylage offre des performances de haut niveau, une boîte réussie et un réservoir de 60 l au lieu de 53 l. Il est confidentiel et cher : 7 500 € minimum. Les autos de 100 000 km dépassent largement le budget.

A surveiller

Crémaillère. La direction peut se durcir exagérément. Prévoyez alors 2 500 €.
Dépollution. Un usage urbain prolongé encrasse la vanne EGR dès 25 000 km. Si un nettoyage ne suffit pas (200 €), il faut la remplacer (400 €). Le 1.6 TDCi est le plus touché. D'origine Ford, le fap qui n'utilise pas de nettoyant à base de cérine peut se boucher. Son remplacement revient à 2 500 €.
Electronique. Les capteurs d'ABS ou d'ESP peuvent subir des dysfonctionnements. Certains voyants du tableau de bord risquent de s'allumer. Une réinitialisation du boîtier de gestion arrange généralement les choses.
Embrayage. Sur le 1.6 TDCi de 115 ch, le volant moteur bimasse absorbe mal les vibrations et peut prendre du jeu. Ses broutements et claquements engendrent une usure accélérée du disque et de la butée, avec risque de casse dès 40 000 km.
Injecteurs. Sur le TDCi 115 ch, les injecteurs fuient et peuvent gripper. Ils sont alors souvent très difficiles à démonter et obligent parfois au remplacement de la culasse.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Un C-Max restylé 1.5 TDCi 120 Titanium

Fiable, agréable et sobre, le 1.5 TDCi 120 constitue un excellent diesel pour le C-Max restylé. La finition Titanium ajoute des équipements d'agrément et de nombreux aspects pratiques. Un modèle 2017 avec 140 000 km se déniche à environ 7 000 €.

Assurer une voiture électrique en leasing

Les garanties à ne surtout pas négliger

Ce n'est pas tout de rouler "vert", encore faut-il être bien assuré. C'est particulièrement vrai avec une voiture électrique, dont les équipements spécifiques imposent de ne pas choisir son contrat à la légère, a fortiori quand on a opté pour le leasing… sous peine de payer très cher le moindre pépin.





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

Batterie et câble de recharge très coûteux, réparations nécessitant des techniciens habilités… Une voiture électrique (VE) n'expose pas tout à fait son conducteur aux mêmes aléas qu'un modèle thermique classique. A ces risques spécifiques s'ajoute celui – malheureusement commun à toutes les énergies – de rester redevable envers la société de leasing après un vol ou une destruction du véhicule. Le contrat auto doit donc couvrir ce dernier point ainsi que les équipements propres aux VE pour éviter les galères. Problème, comme nous l'avons constaté en effectuant quelques simulations en ligne, les assureurs ne jouent pas tous la carte de la transparence. D'une offre à l'autre, il n'est pas toujours facile d'identifier les exclusions et les lacunes du contrat. Pour vous aider à faire le bon choix et vous permettre de rouler en VE, neuve ou d'occasion, en toute sérénité, voici les points essentiels à connaître.

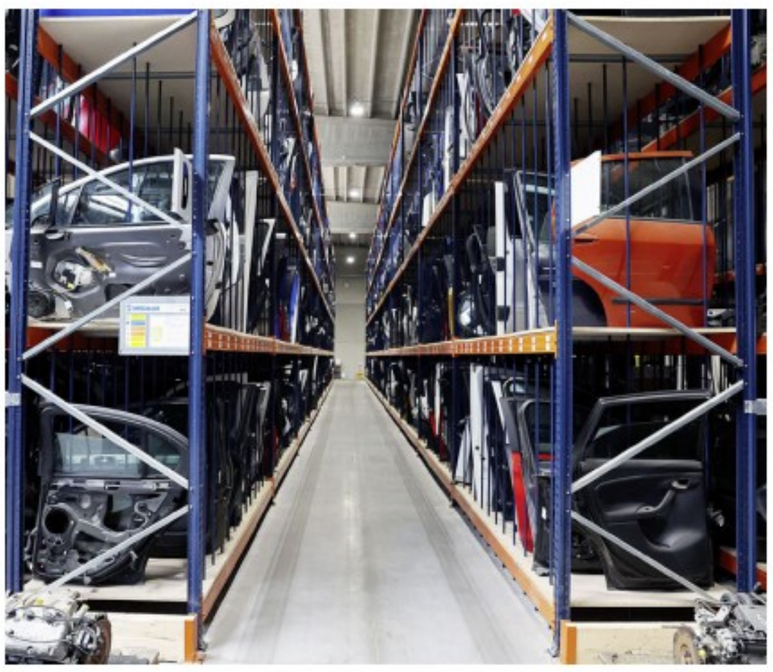
Une "tous risques" adaptée aux électriques : la base

Compte tenu des prix des voitures électriques et du montant des réparations qui peut rapidement grimper, on ne tergiverse pas. Que vous ayez à protéger un modèle neuf ou une occasion récente, viser une formule "tous risques" qui couvre les spécificités de ces modèles est gage de tranquillité. Au tiers, ou au tiers intermédiaire (étendu au vol/incendie), vous ne serez pas indemnisé en cas d'accident à vos torts.

Or, si la batterie motrice est endommagée, vous risquez de sentir passer la douloureuse. A fortiori si le VE passe en véhicule économiquement irréparable (VEI). Ce qui peut arriver plus vite qu'on ne le croit, cette pièce maîtresse étant particulièrement coûteuse : de 5000 à 23000 € selon la capacité et le modèle, et cela hors main-d'œuvre ! Attention : comme pour les assurances des modèles thermiques, celles adaptées aux électriques ne se valent pas.

Nos conseils Méfiez-vous d'une prime trop attractive, qui cache probablement une coquille vide : les couvertures et leur étendue sont sans doute limitées. Avant de vous décider, comparez les prestations et non le seul montant de la cotisation, sous peine de le regretter. Par ailleurs, ne signez rien avant d'avoir échangé avec le conseiller de l'offre retenue, afin de vous assurer au plus près de vos besoins.

ENVIRONNEMENT



FLORENT MOREAU/LA VOIX DU NORD/MAXPPP

Recyclage auto : l'Europe s'inspire de la France

Le 18 juin dernier, le Parlement européen a adopté un nouveau règlement qui va transformer le cycle de vie des véhicules. L'objectif : rendre les voitures plus durables, et plus faciles à réparer, à démonter et à recycler. Les constructeurs devront ainsi désormais concevoir des modèles facilitant le démontage, le réemploi des pièces et le recyclage des matériaux. Le texte impose également l'intégration progressive de plastiques recyclés dans les véhicules neufs, avec un objectif de 15% à six ans, puis de 25% à dix ans, tout en favorisant le recyclage en boucle fermée afin de réutiliser les matériaux issus des anciens véhicules. Les batteries des modèles électriques devront être en outre plus facilement extractibles et remplaçables. Pour la France, ces mesures sont déjà largement anticipées grâce à la loi Anti-gaspillage pour une économie circulaire (Agec) adoptée en 2020, et à la filière REP[1] des VHU (véhicules hors d'usage). Cela fait aujourd'hui de l'Hexagone un modèle en la matière pour l'Europe ! ***Antoine Jacquot***

1. Responsabilité élargie du producteur.

La batterie et le câble

Ces deux équipements doivent particulièrement retenir votre attention. Un court-circuit de la batterie lors d'une opération de recharge, un câble volé ou détérioré, et vous vous retrouvez en rade vite fait. La batterie est a priori couverte contre les mêmes risques que le véhicule puisque désormais comprise dans le prix d'achat (sauf rares exceptions comme la Renault Zoe, dont la batterie était louée). Quant au câble, tout dépend de l'assureur. Il peut être considéré comme partie intégrante de l'auto ou comme un équipement, avec des garanties qui varient selon les contrats.

Nos conseils Vérifiez précisément quels sont les risques couverts pour la batterie et le câble : vol, détérioration, incendie, vandalisme et dommages électriques… mais aussi ceux consécutifs à un accident en cas de choc contre un autre véhicule, un piéton, un animal ou un corps fixe. GMF, Groupama et Matmut semblent particulièrement attentifs à ces points. Gare, également, à l'éventuelle vétusté appliquée à la batterie, qui réduit l'indemnisation. Un coup d'œil aux conditions générales ou une question précise au conseiller peut éviter une mauvaise surprise.

Assistance : le dépannage 0 km

Le dépannage/remorquage en bas de chez vous n'est pas une option ! Pas moyen de pousser une électrique pour tenter de la démarrer, ni de s'aider de pinces ! Facultative, la garantie "panne électrique zéro kilomètre" est indispensable si vous ne voulez pas en être de votre poche lorsque votre voiture ne démarre pas ou tombe en panne à moins de 30 km (voire 50 km) de chez vous, condition incluse dans la majorité des contrats pour une prise en charge des frais (de 150 à 200 €) par l'assureur.

Nos conseils S'il y a une garantie à ne pas zapper, c'est celle-là. Combinée à un prêt de véhicule de remplacement, c'est encore mieux. Hélas, le pack mobilité se paie souvent à prix fort : plus d'une centaine d'euros par an ! Ceux qui n'ont aucune autre solution pour se déplacer la privilégieront néanmoins.

Voiture en leasing ? Protégez vos arrières autant que possible !

Le vol ou la destruction de la voiture ne met pas forcément fin à vos obligations envers la société de leasing. Les témoignages reçus à la rédaction montrent que beaucoup d'automobilistes ignorent ce point. Or, avec le recours croissant à la LLD et à la LOA (location longue durée et location avec option d'achat) pour financer les voitures électriques, le risque est loin d'être théorique. Pour éviter de continuer à payer pour un véhicule que vous n'avez plus, il est donc vivement recommandé de souscrire une garantie "Indemnisation renforcée", également appelée, selon l'assureur, "Valeur Plus", "Perte financière" ou autres. Son rôle est de compléter l'indemnisation versée après le sinistre afin de réduire, voire de couvrir intégralement, le reste de la somme due au bailleur. Concrètement, si, par exemple, l'assureur indemnise votre voiture dérobée non retrouvée ou détruite à hauteur de 24000 € mais que le bailleur exige 28000 € (loyers + indemnité pour rupture anticipée), cette garantie peut prendre en charge tout ou partie de l'écart, déduction faite de l'éventuelle franchise prévue à votre contrat.

Nos conseils Vérifiez que cette garantie figure bien au contrat. Son coût, de quelques dizaines à une centaine d'euros par an, sera largement compensé si un vol ou une destruction intervenait avant la fin du leasing. Les modalités diffèrent toutefois d'un contrat à l'autre. Avant de signer, demandez au conseiller dans quels cas cette garantie s'applique et pour quels montants. Attention : cette couverture ne réglera pas vos loyers impayés antérieurs au sinistre, ni les frais de retard qui y sont liés. Pour finir, quelle que soit la voiture achetée neuve, électrique ou non, il est conseillé de souscrire une garantie "valeur à neuf ou d'achat" de 24 ou 36 mois. ■



CEDRIC JACQUOT/L'EST REPUBLICAIN/ MAXPPP

Sur une voiture électrique, le meilleur contrat n'est pas forcément le moins cher, mais celui qui vous évitera de devoir sortir plusieurs milliers d'euros le jour où les ennuis surviendront.

Assurance : le prix ne fait pas tout

➤ Une prime élevée n'est pas forcément synonyme de meilleure couverture. A l'inverse, avant de retenir le tarif le moins cher, vérifiez ce qu'il comprend vraiment. Dans nos simulations, quelques dizaines d'euros en sus peuvent donner accès à une "Panne 0 km", à une meilleure indemnisation ou une protection plus large de la batterie et du câble. Exemple : pour une Renault 5 électrique, la formule "Tous risques Leasing" de MAAF nous a été proposée pour environ 50 € de plus seulement par an que la formule "Tous risques Confort".

➤ Il existe désormais des offres spécifiques pour les VE. La Macif propose ainsi "Macif Auto Electrique", avec batterie et câble couverts ainsi qu'un réseau de dépanneurs spécialisés. Et annonce aussi l'absence d'application d'une vétusté sur la batterie en cas d'indemnisation. La Banque postale confirme, elle, que l'assistance peut remorquer une VE déchargée jusqu'à une borne ou un garage. Et la formule "Plénitude" de la Maif prévoit l'indemnisation du loueur et la récupération de l'apport initial, hors franchise en cas de leasing.

➤ Tous les réparateurs ne sont pas habilités à intervenir sur des systèmes à haute tension. Les écarts de tarifs des assureurs s'expliquent aussi par le fait que certains disposent de réseaux formés aux spécificités des VE (Allianz, Macif ou Matmut…).

LOI



KEVIN.B/WIKIMEDIA COMMONS

Véhicules prioritaires : la liste s'allonge

On distingue deux catégories de véhicules d'intérêt général *. Les premiers sont prioritaires : police, gendarmerie, pompiers, Samu. En intervention, lorsqu'ils utilisent leurs avertisseurs sonores et lumineux, ils peuvent déroger à certaines règles du code de la route (franchir un feu rouge, rouler à vive allure). Dans ce cas, ils ont priorité sur tous les usagers. Les seconds, comme les ambulances privées hors mission du Samu ou les véhicules de transport d'organes ou de sang, les engins de service hivernal, bénéficient seulement de facilités de passage. Ils doivent respecter le code de la route. Le bon sens invite néanmoins à les laisser passer lorsqu'ils signalent une mission urgente. Nouveauté : depuis le 25 juillet, la liste des véhicules prioritaires s'est encore étoffée. Y figurent désormais ceux des représentants de l'Etat (lors de missions de gestion de crise), des magistrats de permanence, ainsi que ceux des unités cynotechniques des services de sûreté de la SNCF *(photo)* et de la RATP, notamment mobilisées en cas de découverte d'un colis suspect dans les transports publics **.

Pascale Gétin

** Voir article complet sur le sujet :* Auto Plus *n° 1956 du 27 février 2026. ** Décret n° 2026-652 du 22 juillet 2026.*



1er Norauto



2e Triplewax



3e C&C Automotive



4e Michelin



5e Roady



Notre méthode

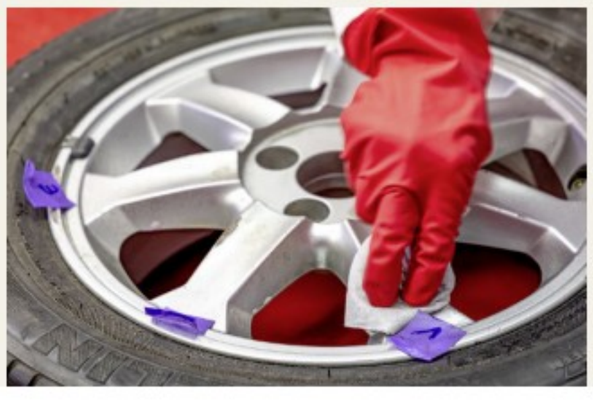
Efficacité : les nettoyants sont pulvérisés sur deux types de supports sales : enjoliveur en plastique et jante en alliage. Ils sont alors d'abord rincés à l'eau claire, puis essuyés, avant de juger du résultat (note sur 20, coef. 4).

PH : l'acidité de chaque produit est contrôlée à l'aide d'un pH-mètre électronique. Afin qu'il ne se montre pas trop agressif pour les jantes, et les mains, il faut que son pH soit neutre (autour de 7). Plus la mesure est proche de cette valeur, meilleure est la note. A moins de 4 (solution acide), ou au-delà de 11 (solution alcaline), un nettoyant peut dégrader son support. C'est pourquoi il ne faut pas le laisser agir plus de 5 minutes (note sur 20, coef. 2).

Contenance : le volume exact de produit est mesuré à l'aide d'un verre gradué. Il est alors comparé à la quantité annoncée sur l'étiquette du flacon par le fabricant (note sur 20, coef. 1).

Prix au litre réel : calculé en fonction de la contenance réelle du flacon, il sert à départager les éventuels ex aequo.





Notre classement

	Marque – Produit
1er	Norauto – Nettoyant jantes ultra
2e	Triplewax Diamond – Power jantes
3e	C&C Automotive – Extreme Wheel Cleaner
4e	Michelin – Jantes & Enjoliveurs
5e	Roady – Nettoyant jantes
6e	Feu Vert – Nettoyant jantes actif
7e	Auchan – Nettoyant jantes
8e	AbelAuto – Net-Jantes Max+
9e	Lumi'Car – Nettoyant jantes
10e	Carrefour – Nettoyant jantes

10 nettoyants pour jantes à l'épreuve du labo



Disponibles en centre-auto, station ou en grande surface, ces nettoyants sont des produits phares de l'entretien. Mais tous ne se valent pas, notamment les pulvérisateurs à petit prix…

➤ **Texte:** Christophe Conche – **Photos:** Etienne Rovillé

Lors du lavage extérieur de votre véhicule, les roues nécessitent un traitement particulier. Pour nettoyer efficacement leurs jantes, pulvérisez un produit dédié et laissez-le agir quelques minutes. Ensuite, vous pourrez les frotter avec une brosse, puis les rincer à grande eau. Mais attention : un nettoyant très acide (pH inférieur à 4) ou trop alcalin (pH supérieur à 11) peut endommager des jantes en aluminium non vernies si vous le laissez agir trop longtemps.

Avant d'acheter le produit, vérifiez le type de jantes de votre voiture. N'oubliez pas de protéger vos mains et vêtements, car le brossage produit des éclaboussures. Porter des gants reste recommandé, surtout avec les nettoyants les plus puissants. Travaillez de préférence sur des jantes "froides" et à l'abri du soleil, afin d'éviter que le produit ne sèche trop vite.

Pour éliminer les poussières des plaquettes de frein incrustées entre leurs branches, une brosse peut s'avérer utile. Optez pour un modèle à tête fine afin d'atteindre aisément les zones difficiles d'accès. Privilégiez un manche rigide, qui permet de les frotter efficacement sans se plier sous l'effort (type Brosse jantes Feu Vert à 6,99 €). Rincez-la régulièrement, afin de ne pas redéposer des particules abrasives sur la jante. Préférez une brosse à poils synthétiques durs, plus performante qu'un gant à poils en microfibre. En retenant davantage l'eau et le produit, ce dernier est plus difficile à manipuler comme à nettoyer. Il nécessite également un séchage complet avant d'être rangé. Dans tous les cas, l'usage d'un nettoyant efficace vous facilitera grandement la tâche… ■



Pour chaque nettoyant, nous mesurons la quantité de produit réellement fournie par le fabricant, puis son pH.

6e Feu Vert



7e Auchan



8e AbelAuto



9e Lumi'Car



10e Carrefour



Lieu d'achat	Prix d'achat	Prix au litre réel	Appréciation prix	Contenance annoncée/réelle	Efficacité (note sur 20)	Mesure du pH	Notre verdict	Observations
Norauto	9,99 €	19,59 €	Très élevé	500/510 ml	18	8,3	●●●●○	Produit violet foncé et peu épais. Peu moussant. Odeur forte de pétrole.
Carrefour	9,99 €	20,39 €	Très élevé	500/490 ml	19	5,4	●●●●○	Produit violet foncé et épais. Peu moussant. Odeur très forte d'œuf pourri.
Action	3,29 €	6,71 €	Modéré	500/490 ml	18	8,7	●●●◐○	Produit violet et épais. Pas moussant. Odeur de pétrole désagréable.
Carrefour	8,35 €	15,75 €	Elevé	500/530 ml	18	10,4	●●●◐○	Produit incolore et fluide. Pas très moussant. Flacon assez gros.
Roady	10 €	20 €	Très élevé	500/500 ml	17	5,3	●●●◐○	Produit rose et fluide. Peu moussant. Odeur agréable. Petit flacon transparent pratique.
Feu Vert	10,99 €	21,98 €	Très élevé	500/500 ml	17	8,4	●●●◐○	Produit violet clair et fluide. Peu moussant. Odeur désagréable. Flacon transparent.
Auchan	5,49 €	11,20 €	Correct	500/490 ml	15	8,5	●●●○○	Produit incolore et fluide. Très moussant. Flacon transparent pratique.
Feu Vert	8,99 €	19,13 €	Très élevé	500/470 ml	15	9,0	●●●○○	Produit incolore et fluide. Pas trop moussant. Flacon assez gros.
Intermarché	4,19 €	8,38 €	Modéré	500/500 ml	14	10,2	●●◐○○	Produit incolore et fluide. Pas très moussant. Odeur agréable. Flacon transparent pratique.
Carrefour	5,15 €	10,30 €	Correct	500/500 ml	17	2,4	●●◐○○	Produit rose et fluide. Trop moussant. Flacon transparent pratique.



AFFAIRE RÉGLÉE

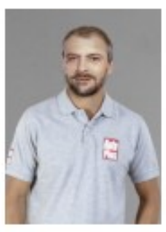
Vous avez témoigné dans cette page, et obtenu gain de cause.

Kia a payé 35 % de la caméra de recul

Dans notre n° 1973, Viviane Rey, de Roche-la-Molière (42), reprochait à Kia de ne pas vouloir prendre en charge la caméra de recul de son Niro Hybride 141 de 2018, tombée en panne à 91 000 km. Après l'intervention de nos experts, la marque a finalement accordé à sa cliente un geste à hauteur de 35 %.

Hyundai Tucson (2021)

1 974 € pour un capteur défectueux à 71 000 km !



Yves regrette amèrement d'avoir cru à la fiabilité sans faille des Hyundai et au bon sens de la marque. Pourtant, son Tucson lui apportait jusqu'alors toute satisfaction.

➤ **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Jean-Charles Druais/Andia

Savant mélange entre des lignes aguicheuses, un habitacle spacieux et une solide réputation de qualité face à celle de ses principaux concurrents, le Hyundai Tucson n'a pas manqué de taper dans l'œil d'Yves Rollet, de Saint-Léger-de-Linières (49). Notre lecteur est ainsi devenu propriétaire d'un modèle 1.6 CRDi 48V 136. Mis en circulation à la fin du mois de mars 2021, ce SUV se révélera être un compagnon de route des plus fiables durant la période de garantie. Garantie qui, chez Hyundai, dure cinq années, sans limitation de kilométrage.

Est-ce un coup de malchance ? Toujours est-il que, quelques semaines après la fin de cette couverture contractuelle, le Tucson d'Yves commence à fonctionner de façon anormale. Sans tarder, ce dernier s'adresse donc à son concessionnaire afin d'obtenir un diagnostic de confiance. Yves ne s'attendait toutefois pas à entendre ce que le chef d'atelier va lui annoncer : c'est le système de dépollution du Tucson, et plus précisément le capteur de particules, qui doit être remplacé. Et si, dans la plupart des cas, ce type de pièce ne vaut "que" quelques centaines d'euros, celui-ci est beaucoup plus cher. En effet, le devis de réparation atteint 1 974 €.

Après l'heure...

Son Tucson, qui affiche 71 000 km, étant à peine sorti de garantie et ayant toujours été parfaitement entretenu, Yves n'imagine pas que le constructeur va le laisser payer l'intégralité de ce devis. Et pourtant, arguant que la garantie contractuelle s'est terminée deux mois auparavant, le service relations clientèle délivre un refus ferme à la demande de participation formulée par Yves. Déçu et excédé, ce dernier n'entend pas pour autant se laisser faire. ■

Notre stratégie : objectif 60 % de prise en charge

La défaillance de ce coûteux capteur n'est malheureusement pas si rare sur le 1.6 diesel de Hyundai dans sa version dotée de la micro-hybridation. Un bloc que l'on retrouve également sous le capot de certaines Kia, notamment le Sportage, jumeau technique du Tucson. Dans le cas du véhicule d'Yves, il faut compter avec une double vétusté. D'une part parce que son SUV a plus de 5 ans, d'autre part parce qu'il a plus de 50 000 km. Ce qui lui permet néanmoins d'exiger du constructeur une participation de 60 %.

Les autres dossiers

Ford Puma (2020)

Boîte à problèmes

Mon Puma 1.0 EcoBoost mHEV 155 n'a que 77 700 km. Pourtant, la boîte de vitesses a rendu l'âme il y a quelques semaines. Résultat, une facture de 2 815 €, avant rabais de 10 %.

Mathieu Rey, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine

NOTRE STRATÉGIE : la réduction que vous a accordée Ford est indigne d'une grande marque ! En effet, pour une boîte manuelle ayant plus de 5 ans et 78 000 km, le barème de nos experts indique que la prise en charge doit être de 60 %. Mettez Ford en demeure de revoir sa proposition en ce sens.

Renault Captur (2021)

Déconnecté

Après divers dysfonctionnements sur mon Captur 1.3 mild hybrid 140 qui n'a que 46 000 km, mon concessionnaire a changé le boîtier télématique (818 €). Mais Renault n'a pris que 30 % en charge.

Luc Gombaud, 94300 Vincennes

NOTRE STRATÉGIE : comme vous semblez le penser, la participation de Renault est très en deçà de ce qu'elle aurait dû être. En effet, même en tenant compte de l'âge, supérieur à 5 ans, de votre Captur – ce qui justifie l'application d'un taux de vétusté –, la marque doit revaloriser son offre à hauteur de 80 %.

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

Prix des voitures neuves

MIS À JOUR CHAQUE SEMAINE

E Essence[1] FHEV Hybride PHEV Hybride rechargeable Elec Electrique D Diesel[1]
E85 Superéthanol GPL Bicarburation essence/GPL Hyd Hydrogène *1. Y compris micro-hybride.*

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 6 100 € environ selon les constructeurs, et en fonction du revenu fiscal de référence et du nombre de parts du foyer. Depuis le 1er septembre, les gros rouleurs (plus de 12 000 km par an à titre professionnel ou pour se rendre sur son lieu de travail) bénéficient des mêmes aides que les ménages modestes, malgré des revenus supérieurs.
Un surbonus s'ajoute à la prime principale si les cellules de la batterie sont fabriquées en Europe (de 1 000 à 2 000 € environ).

BONUS VOITURES ÉLECTRIQUES	Montant[1]
Prime "coup de pouce" : modèles jusqu'à 47 000 €, pesant moins de 2 400 kg et avec un score environnemental minimal	
Ménage précaire avec un RFR[2] jusqu'à 11 250 €	**6 100 €**[3]
Ménage modeste avec un RFR[2] de 11 251 à 16 880 €	**5 900 €**[3]
Ménage avec un RFR[2] de 16 881 à 27 310 € et avec un usage pro "gros rouleur" (plus de 12 000 km par an)	**5 900 €**[3]
Ménage avec un RFR[2] supérieur à 27 310 €, ou supérieur à 16 880 € sans usage "gros rouleur"	**3 500 €**[3]
Prime CEE : autres électriques	**300 €**

1. Indicatif. 2. Revenu fiscal de référence divisé par le nombre de parts du foyer. 3. Hors surbonus de 1 000 € à 2 000 €, si batterie européenne.

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

➤ **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 CO_2.** Les modèles émettant plus de 107 g/km sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO_2 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 CO_2 (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 CO_2 et de 200 kg par enfant pour le malus au poids.

MALUS

Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus	Emissions de CO_2	Malus
108 g	50 €	125 g	540 €	142 g	2 544 €	159 g	7 959 €	176 g	35 346 €
109 g	75 €	126 g	650 €	143 g	2 726 €	160 g	8 770 €	177 g	37 857 €
110 g	100 €	127 g	740 €	144 g	2 918 €	161 g	9 681 €	178 g	40 468 €
111 g	125 €	128 g	818 €	145 g	3 119 €	162 g	10 692 €	179 g	43 179 €
112 g	150 €	129 g	898 €	146 g	3 331 €	163 g	11 803 €	180 g	45 990 €
113 g	170 €	130 g	983 €	147 g	3 552 €	164 g	13 014 €	181 g	48 901 €
114 g	190 €	131 g	1 074 €	148 g	3 784 €	165 g	14 325 €	182 g	51 912 €
115 g	210 €	132 g	1 172 €	149 g	4 026 €	166 g	15 736 €	183 g	55 023 €
116 g	230 €	133 g	1 276 €	150 g	4 279 €	167 g	17 247 €	184 g	58 134 €
117 g	240 €	134 g	1 386 €	151 g	4 543 €	168 g	18 858 €	185 g	61 245 €
118 g	260 €	135 g	1 504 €	152 g	4 818 €	169 g	20 569 €	186 g	64 356 €
119 g	280 €	136 g	1 629 €	153 g	5 105 €	170 g	22 380 €	187 g	67 467 €
120 g	310 €	137 g	1 761 €	154 g	5 404 €	171 g	24 291 €	188 g	70 578 €
121 g	330 €	138 g	1 901 €	155 g	5 715 €	172 g	26 302 €	189 g	73 689 €
122 g	360 €	139 g	2 049 €	156 g	6 126 €	173 g	28 413 €	190 g	76 800 €
123 g	400 €	140 g	2 205 €	157 g	6 637 €	174 g	30 624 €	191 g	79 911 €
124 g	450 €	141 g	2 370 €	158 g	7 248 €	175 g	32 935 €	192 g et +	80 000 €

	Prix en euros	Remise possible	Bonus ou malus	Énergie
ALFA ROMEO				
Junior				
1.2 Ibrida/145 ch	30 500	17 %	+ 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	43 100	10 %	+ 1 818	E
1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch	54 300	8 %	+ 2 150	PHEV
1.6 Mjet /130 ch	41 600	10 %	+ 3 551	D
Giulia				
Quadrifoglio/520 ch	101 000	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				
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
Valhalla	988 000	nc	+ 80 000	E
Valkyrie	2 700 000	nc	+ 80 000	E

	Prix en euros	Remise possible	Bonus ou malus	Énergie
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	15 %	+ 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 Berline				
1.5 TFSI/116 ch	35 885	7 %	+ 360	E
1.5 TFSI Hybride/116 ch	38 065	7 %	+ 240	E
1.5 TFSI Hybride/150 ch	39 915	7 %	+ 260	E
S3/333 ch	65 465	nc	+ 53 012	E
RS3/400 ch	78 050	0 %	+ 80 000	E
2.0 TDI S tronic/150 ch	42 265	7 %	+ 540	D
Q3				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	45 950	6 %	+ 3 221	E
2.0 TFSI Quattro/265 ch	66 000	nc	nc	E
1.5 e-hybrid/272 ch	57 150	6 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	48 300	0 %	+ 4 214	D
2.0 TDI/193 ch	53 900	5 %	+ 11 970	D
Q3 Sportback				
1.5 TFSI Hybride/150 ch	48 450	0 %	+ 3 361	E
2.0 TFSI Quattro/265 ch	68 500	nc	nc	E
1.5 e-hybrid/272 ch	59 650	2 %	+ 2 000	PHEV
2.0 TDI/150 ch	50 800	0 %	+ 4 164	D
2.0 TDI/193 ch	56 400	5 %	+ 11 970	D
Q4 e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	- 3 535	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	1 %	- 3 535	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	59 990	nc	- 385	Elec
Q4 Sportback e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	- 3 535	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	- 3 535	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	76 200	20 %	- 385	Elec
quattro 94,9 kWh/428 ch	83 350	12 %	- 385	Elec
S6 94,9 kWh/503 ch	106 750	8 %	- 385	Elec
e-tron GT				
quattro 97 kWh/584 ch	119 000	0 %	- 385	Elec
S 97 kWh/680 ch	137 650	17 %	- 385	Elec
RS 97 kWh/856	161 600	3 %	- 385	Elec
RS performance 97 kWh/925	174 550	9 %	- 385	Elec
Q7 (nouveau)				
3.0 TDI Hybride/299 ch	99 150	nc	+ 80 000	D
Q8				
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	4 %	+ 1 504	E
120/170 ch	40 550	16 %	+ 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	13 %	+ 850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	47 750	5 %	+ 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
xdrive23d/211 ch	54 800	7 %	+ 3 425	D
iX1				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	9 %	- 3 380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	57 300	14 %	- 345	Elec
X2				
sDrive20i/170 ch	49 750	7 %	2 268	E
M35i xDrive/300 ch	67 000	nc	33 674	E
sDrive20d/163 ch	52 550	5 %	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	6 %	+ 1 768	E
225e xDrive/245 ch	51 500	9 %	+ 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
223 xDrive/218 ch	50 050	5 %	+ 2 572	E

	Prix en euros	Remise possible	Bonus ou malus	Énergie
M235 xDrive/300 ch	62 350	nc	+ 23 880	E
220d/163 ch	46 650	4 %	+ 1 050	D
Série 3				
318i/156 ch	50 950	8 %	+ 4 119	E
320i xDrive/184 ch	55 450	8 %	+ 5 905	E
M340i xDrive/392 ch	74 800	nc	+ 10 859	E
M3 Competition/530 ch	123 100	nc	+ 80 000	E
330e/292 ch	63 650	26 %	+ 700	PHEV
318d/150 ch	52 950	8 %	+ 1 748	D
320d xDrive/190 ch	58 450	8 %	+ 3 061	D
M340d xDrive/340 ch	74 800	nc	+ 10 137	D
Série 3 Touring				
318i/156 ch	52 250	14 %	+ 5 943	E
320i xDrive/184 ch	54 250	10 %	+ 5 955	E
M340i xDrive/392 ch	76 100	nc	+ 18 425	E
M3 Competition/530 ch	125 300	nc	+ 80 000	E
330e/292 ch	64 950	19 %	+ 1 250	PHEV
318d/150 ch	54 250	10 %	+ 2 686	D
320d xDrive/190 ch	59 750	10 %	+ 4 370	D
M340d xDrive/340 ch	76 100	nc	+ 14 581	D
i3 (nouvelle)				
50 xDrive 108,7 kWh/469 ch	74 850	nc	- 345	Elec
Série 4 Coupé				
420i/184 ch	56 450	7 %	+ 3 726	E
M440i xDrive/392 ch	78 300	5 %	+ 15 092	E
M4 Competition/530 ch	124 100	5 %	+ 80 000	E
420d xDrive/190 ch	61 950	9 %	+ 4 179	D
M440d xDrive/340 ch	78 300	5 %	+ 14 395	D
Série 4 Gran Coupé				
420i/184 ch	56 450	5 %	+ 6 229	E
M440i xDrive/392 ch	78 300	5 %	+ 22 111	E
420d xdrive/190 ch	61 950	5 %	+ 6 249	D
430d xDrive/286 ch	68 950	5 %	+ 10 543	D
Série 4 Cabriolet				
420i/184 ch	64 650	9 %	+ 7 793	E
M440i xDrive/392 ch	86 500	9 %	+ 21 014	E
M4 Competition/530 ch	130 800	9 %	+ 80 000	E
420d/190 ch	67 650	9 %	+ 6 129	D
M440d xdrive/340 ch	86 500	9 %	+ 26 897	D
i4				
eDrive35 67,1 kWh/286 ch	57 850	6 %	- 345	Elec
eDrive40 81,3 kWh/340 ch	64 250	4 %	- 345	Elec
M60 xDrive 81,3 kWh/601 ch	78 950	9 %	- 345	Elec
X3				
20 xDrive/208 ch	65 950	1 %	+ 12 529	E
M50 xDrive/398 ch	92 050	1 %	+ 42 585	E
30e xDrive/299 ch	73 950	4 %	+ 6 500	PHEV
20d xdrive/197 ch	66 950	2 %	+ 12 376	D
40d xDrive/303 ch	75 950	1 %	+ 20 192	D
iX3 (nouveau)				
40 82,6 kWh/320 ch	64 550	nc	- 300	Elec
50 xDrive 108,7 kWh/469 ch	71 950	0 %	- 300	Elec
Série 5				
520i/208 ch	65 150	7 %	+ 3 358	E
530e/299 ch	73 950	5 %	+ 3 600	PHEV
550e xDrive/489 ch	85 950	0 %	+ 6 875	PHEV
M5/727 ch	162 900	1 %	+ 17 300	PHEV
520d/197 ch	67 450	7 %	+ 4 401	D
540d xDrive/303 ch	78 450	7 %	+ 10 443	D
Série 5 Touring				
520i/208 ch	66 650	3 %	+ 4 886	E
530e/299 ch	75 450	8 %	+ 4 800	PHEV
550e xDrive/489 ch	87 450	5 %	+ 8 300	PHEV
M5/727 ch	165 900	1 %	+ 18 500	PHEV
520d/197 ch	68 950	3 %	+ 6 405	D
540d xDrive/303 ch	79 950	3 %	+ 14 012	D
i5				
eDrive40 81,2 kWh/340 ch	76 250	2 %	- 345	Elec
xDrive40 81,2 kWh/394 ch	81 650	nc	- 345	Elec
M60 xDrive 81,2 kWh/601 ch	109 900	16 %	- 345	Elec
i5 Touring				
eDrive40 81,2 kWh/340 ch	77 750	7 %	- 345	Elec
xDrive40 81,2 kWh/394 ch	83 150	nc	- 345	Elec
M60 xDrive 81,2 kWh/601 ch	112 300	6 %	- 345	Elec
X5 (nouveau)				
50e xDrive/489 ch	105 950	nc	nc	PHEV
M60e xDrive/612 ch	128 500	nc	nc	PHEV
iX5 (nouveau)				
60 xDrive 141 kWh/578 ch	105 950	nc	- 345	Elec
iX				
xDrive45 94,8 kWh/408 ch	89 400	4 %	- 345	Elec
xDrive60 109,1 kWh/544 ch	107 200	5 %	- 345	Elec
M60 xDrive 108,9 kWh/659 ch	137 600	5 %	- 345	Elec
XM				
50e/476 ch	143 500	2 %	+ 22 850	PHEV
Label/748 ch	188 500	9 %	+ 26 590	PHEV
Série 7				
750e xDrive/489 ch	136 350	13 %	+ 15 650	PHEV
M760e xDrive/571 ch	161 700	7 %	+ 17 750	PHEV
740d xDrive/299 ch	124 200	3 %	+ 24 420	D
i7				
eDrive50 101,7 kWh/455 ch	131 550	14 %	- 345	Elec
xDrive60 101,7 kWh/544 ch	154 850	14 %	- 345	Elec
BYD				
Dolphin Surf				
30 kWh*/88 ch	19 990	6 %	- 300	Elec
43,2 kWh*/156 ch	23 990	5 %	- 300	Elec
Dolphin G (nouvelle)				
1.5 DM-i/175 ch	23 990	nc	0	PHEV
1.5 DM-i/212 ch	26 990	nc	0	PHEV
Atto 2				
1.5 DM-i/166 ch	26 990	4 %	0	PHEV
1.5 DM-i/212 ch	29 990	8 %	0	PHEV
64,8 kWh*/204 ch	35 990	16 %	- 300	Elec
Dolphin				
60,4 kWh*/204 ch	34 990	16 %	- 300	Elec
Atto 3 Evo (nouveau)				
74,8 kWh*/313 ch	38 990	0 %	- 300	Elec
74,8 kWh*/449 ch	42 490	0 %	- 300	Elec
Seal 6				
DM-i/184 ch	38 490	6 %	0	PHEV
DM-i/212 ch	43 490	10 %	+ 650	PHEV
Seal 6 Touring				
DM-i/184 ch	39 990	8 %	+ 100	PHEV
DM-i/212 ch	44 990	9 %	+ 1 050	PHEV
Sealion 5 (nouveau)				
1.5 DM-i/212 ch	30 990	5 %	+ 240	PHEV
Seal				
82,5 kWh*/313 ch	47 990	8 %	- 300	Elec
AWD 82,5 kWh*/530 ch	50 990	4 %	- 300	Elec
Seal U				
DM-i/218 ch	39 500	8 %	+ 2 600	PHEV
DM-i/324 ch	46 500	8 %	+ 5 500	PHEV
Electric 71,8 kWh*/218 ch	42 890	5 %	- 300	Elec
Electric 87 kWh*/218 ch	46 390	6 %	- 300	Elec
Sealion 7				
82,5 kWh*/313 ch	46 990	8 %	- 300	Elec

** Capacité brute.*

Prix des voitures neuves

	Prix en euros	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
Electrique 29 kWh/113 ch	20 390	4 %	- 3 600	Elec
Electrique 42 kWh/113 ch	23 850	2 %	- 3 600	Elec
C3 Aircross				
1.2 Turbo/100 ch	20 390	5 %	+ 1 386	E
1.2 Hybride/110 ch	23 390	nc	+ 260	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	27 000	13 %	+ 310	FHEV
Electrique 42 kWh/113 ch	26 090	3 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/113 ch	29 950	1 %	- 3 600	Elec
C4				
1.2 Hybride/110 ch	30 300	10 %	+ 50	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	32 750	28 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	34 500	5 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	36 450	6 %	- 3 600	Elec
C4 X				
1.2 Hybride/145 ch	32 500	10 %	0	FHEV
Electrique 46 kWh/136 ch	35 200	6 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/156 ch	37 150	7 %	- 3 600	Elec
C5 Aircross				
1.2 Hybride/145 ch	35 990	24 %	870	FHEV
1.6 Hyb. Rechargeable/225 ch	43 490	9 %	+ 2 735	PHEV
Electrique 73 kWh/210 ch	40 990	9 %	- 3 600	Elec
Electrique 97 kWh/230 ch	46 990	nc	- 4 800	Elec
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
CUPRA				
Raval (nouvelle)				
Plus 37 kWh/136 ch	30 150	nc	nc	Elec
Endurance 52 kWh/211 ch	36 100	0 %	-3 535	Elec
VZ 52 kWh/226 ch	42 000	0 %	-3 535	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 %	-3 535	Elec
Endurance 79 kWh/230 ch	46 070	8 %	-3 535	Elec
VZ 79 kWh/325 ch	49 670	9 %	-3 535	Elec
Terramar				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	47 540	11 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	13 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	11 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	44 325	14 %	+ 983	E
2.0 TSI/265 ch	52 085	10 %	+ 38 257	E
2.0 TSI 4Drive/333 ch	58 660	9 %	+ 80 000	E
VZ5/390 ch	76 190	nc	+ 80 000	E
1.5 eHybrid/204 ch	52 445	13 %	+ 170	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	58 660	16 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	13 %	+ 1 686	D
Tavascan				
58 kWh/190 ch	44 990	9 %	- 345	Elec
Endurance 77 kWh/286 ch	47 430	9 %	- 345	Elec
VZ 4Drive 77 kWh/340 ch	65 380	8 %	- 345	Elec
DACIA				
Spring				
24,3 kWh/70 ch	16 900	0 %	- 380	Elec
24,3 kWh/102 ch	19 700	0 %	- 380	Elec
Sandero				
1.0 SCe/65 ch	13 290	0 %	+ 400	E
1.0 TCe/100 ch	13 990	0 %	+ 360	E
1.8 hybrid/155 ch	19 900	nc	nc	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	16 150	0 %	+ 100	GPL
Sandero Stepway				
1.0 TCe/110 ch	17 650	0 %	+ 818	E
1.8 hybrid/155 ch	21 400	nc	nc	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	16 350	0 %	+ 210	GPL
Jogger				
1.0 TCe/110 ch	20 700	0 %	+ 1 386	E
1.2 Eco-G/120 ch	18 700	0 %	+ 280	GPL
1.8 hybrid/155 ch	25 600	0 %	0	FHEV
Duster				
1.2 mild hybrid/140 ch	24 000	1 %	+ 400	E
1.8 hybrid/155 ch	26 900	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
N°4 (nouvelle)				
1.2 Hybride/145 ch	39 300	26 %	+ 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	7 %	- 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	15 %	- 380	Elec
FWD 97,2 kWh/245 ch	63 600	7 %	- 380	Elec
AWD 97,2 kWh/350 ch	74 900	5 %	- 380	Elec
FERRARI				
Amalfi	234 516	nc	+ 80 000	E
296 GTS	315 380	nc	+ 80 000	PHEV
296 Speciale	405 000	nc	+ 80 000	PHEV
849 Testarossa	493 518	nc	+ 80 000	PHEV
SF90 XX Stradale	770 000	nc	+ 80 000	PHEV
12Cilindri	385 580	nc	+ 80 000	E
F80	3 541 607	nc	+ 80 000	FHEV
Purosangue	441 073	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	20 %	+ 360	E
1.0 Hybrid PowerShift/155 ch	29 990	17 %	+ 898	E
ST/170 ch	38 990	14 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/169 ch	33 990	16 %	- 4 700	Elec
Kuga				
2.5 Hybrid Flexifuel/180 ch	38 390	21 %	+ 890	E85
2.5 Hybrid i-AWD/183 ch	42 890	14 %	+ 1 883	FHEV
2.5 Hybride Rech./243 ch	47 490	16 %	+ 840	PHEV
Explorer				
58 kWh/190 ch	39 990	nc	nc	Elec
79 kWh/286 ch	45 990	nc	nc	Elec
77 kWh AWD/340 ch	52 590	8 %	- 390	Elec
Capri				
58 kWh/190 ch	42 490	nc	- 3 500	Elec
79 kWh/286 ch	48 490	10 %	- 4 700	Elec
77 kWh AWD/340 ch	55 090	10 %	- 390	Elec
Mustang				
5.0 V8/446 ch	59 300	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	71 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Convertible				
5.0 V8/446 ch	63 800	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	74 300	0 %	+ 80 000	E
Mustang Mach-E				
73 kWh/268 ch	52 490	nc	nc	Elec
88 kWh/276 ch	65 490	nc	nc	Elec
88 kWh AWD/375 ch	74 490	nc	nc	Elec
91 kWh AWD/487 ch	82 490	12 %	- 390	Elec
Tourneo Courier				
1.0 EcoBoost/125 ch	24 600	7 %	nc	E
51 kWh/136 ch	35 400	4 %	- 4 700	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost/115 ch	38 117	8 %	nc	E
1.5 EcoBoost PHEV/150 ch	49 853	13 %	+ 1 810	PHEV
2.0 EcoBlue/102 ch	39 557	8 %	+ 3 125	D
2.0 EcoBlue/122 ch	46 037	7 %	+ 4 251	D
GEELY				
Starray (nouveau)				
1.5 PHEV/218 ch/18,4 kWh	34 990	nc	nc	PHEV
1.5 PHEV/218 ch/29,8 kWh	38 990	nc	nc	PHEV
E5 (nouveau)				
60,2 kWh/218 ch	37 990	0 %	- 300	Elec
68,4 kWh/218 ch	39 990	0 %	- 300	Elec
GENESIS				
GV60 (nouveau)				
84 kWh/229 ch	54 200	nc	- 300	Elec
84 kWh/318 ch	64 100	nc	- 300	Elec
84 kWh/490 ch	74 100	nc	- 300	Elec
Electrified GV70 (nouveau)				
84 kWh/490 ch	68 400	nc	- 300	Elec
Electrified G80 (nouveau)				
94,5 kWh/370 ch	82 000	nc	- 300	Elec
HONDA				
Jazz				
1.5 e:HEV/122 ch	28 160	6 %	0	FHEV
Jazz Crosstar				
1.5 e:HEV/122 ch	31 510	3 %	+ 50	FHEV
HR-V				
1.5 e:HEV/131 ch	35 240	13 %	+ 360	FHEV
Civic				
2.0 e:HEV/184 ch	36 870	7 %	+ 50	FHEV
Prelude (nouveau)				
2.0 i-MMD/184 ch	49 900	nc	+ 240	FHEV
ZR-V				
2.0 e:HEV/184 ch	43 950	14 %	+ 2 583	FHEV
CR-V				
2.0 e:HEV/184 ch	49 980	6 %	+ 3 044	FHEV
2.0 e:PHEV/184 ch	58 150	8 %	+ 2 300	PHEV
HYUNDAI				
Inster				
42 kWh 5 pl./97 ch	25 350	7 %	- 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				
1.0 T-GDi/90 ch	22 000	7 %	+ 898	E
Bayon				
1.0 T-GDi/90 ch	23 650	8 %	+ 1 074	E
Kona				
1.6 Hybrid/138 ch	35 150	9 %	0	FHEV
48 kWh/156 ch	36 850	20 %	- 4 800	Elec
65 kWh/217 ch	40 250	8 %	- 4 800	Elec
Ioniq 5				
63 kWh/170 ch	45 450	9 %	- 400	Elec
84 kWh/229 ch	49 450	11 %	- 400	Elec
84 kWh Htrac/325 ch	63 450	11 %	- 400	Elec
N/650 ch	78 650	1 %	- 400	Elec
Tucson				
1.6 Hybrid/239 ch	38 450	17 %	+ 470	FHEV
1.6 Plug-in/288 ch	43 250	17 %	+ 1 370	PHEV
Santa Fé				
1.6 Hybrid/239 ch	51 650	nc	nc	FHEV
1.6 Plug-in Htrac/288 ch	61 050	nc	nc	PHEV
Nexo (nouveau)				
204 ch	71 100	nc	0	Hyd
Ioniq 9				
110 kWh/218 ch	69 900	8 %	- 400	Elec
110 kWh Htrac/307 ch	81 500	9 %	- 400	Elec
110 kWh Perf. Htrac/428 ch	86 900	10 %	- 400	Elec
JAECOO				
5 (nouveau)				
1.5 SHS-H/224 ch	26 990	0 %	nc	FHEV
7 (nouveau)				
1.5 SHS-H/224 ch	29 990	0 %	nc	FHEV
1.5 SHS-P/279 ch	35 990	0 %	nc	PHEV
JEEP				
Avenger (nouvelle)				
1.2 Turbo T3/100 ch	25 590	4 %	+ 740	E
1.2 e-hybrid/110 ch	27 890	4 %	+ 100	FHEV
1.2 4xe hybride/145 ch	35 390	3 %	+ 330	FHEV
51 kWh/156 ch	35 990	10 %	-3 600	Elec
Renegade				
1.5 e-Hybrid/130 ch	32 190	9 %	+ 540	E
1.3 4xe/240 ch	44 900	11 %	+ 1 450	PHEV
Compass (nouveau)				
1.2 e-Hybrid/145 ch	39 190	4 %	+ 1 946	FHEV
1.6 e-Hybrid Plug-In/225 ch	42 990	4 %	+ 2 990	PHEV
73 kWh/213 ch	43 890	3 %	- 3 600	Elec
Wrangler Unlimited				
4xe/380 ch	81 700	6 %	+ 49 090	PHEV
Grand Cherokee				
4xe/380 ch	99 500	12 %	+ 21 170	PHEV
KIA				
Picanto				
1.0 GDi/63 ch	17 290	8 %	+ 240	E
Stonic				
1.0 T-GDi/100 ch	23 290	11 %	+ 740	E
1.0 T-GDi MHEV/115 ch	24 490	10 %	+ 360	E
EV2 (nouveau)				
42,2 kWh/147 ch	26 670	7 %	- 3 500	Elec
61 kWh/135 ch	33 320	7 %	- 4 650	Elec
EV3				
58,3 kWh/204 ch	36 490	12 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	41 490	8 %	- 300	Elec
EV4				
58,3 kWh/204 ch	38 690	9 %	- 4 650	Elec
81,4 kWh/204 ch	43 290	8 %	- 4 650	Elec
81,4 kWh AWD/265 ch	48 890	7 %	- 300	Elec
GT 81,4 kWh/292 ch	56 390	6 %	- 300	Elec
EV4 Fastback				
58,3 kWh/204 ch	42 290	0 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	46 890	0 %	- 300	Elec
Niro (nouveau)				
1.6 GDi Hybride/138 ch	34 950	10 %	nc	FHEV
Sportage				
1.6 Hybride/239 ch	39 550	13 %	+ 1 300	FHEV
EV5 (nouveau)				
81,4 kWh/218 ch	44 990	4 %	- 300	Elec
81,4 kWh/265 ch	49 990	4 %	- 300	Elec
GT 81,4 kWh/306 ch	58 290	3 %	- 300	Elec
EV6				
84 kWh/229 ch	49 990	8 %	- 300	Elec
84 kWh/325 ch	53 990	8 %	- 300	Elec
GT 84 kWh/609 ch	72 790	6 %	- 300	Elec
Sorento				
1.6 Hyb. Rechargeable/288 ch	56 990	6 %	+ 4 900	PHEV
EV9				
76,1 kWh/218 ch	65 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/204 ch	71 400	3 %	- 300	Elec
99,8 kWh/385 ch	88 100	2 %	- 300	Elec
GT 99,8 kWh/508 ch	98 100	3 %	- 300	Elec
LAMBORGHINI				
Temerario	310 140	nc	+ 80 000	E
Revuelto	506 800	nc	+ 80 000	E
Urus SE	263 498	nc	+ 19 285	PHEV
LANCIA				
Ypsilon				
1.2 Turbo/100 ch	21 800	nc	+ 330	E
1.2 Ibrida/110 ch	24 800	8 %	0	FHEV
Elettrica 51 kWh/156 ch	34 800	12 %	- 3 600	Elec
H.F. Perfo 51 kWh/280 ch	42 400	5 %	- 3 600	Elec
LAND ROVER				
Range Rover Evoque				
P270e/269 ch	62 900	3 %	+ 7 825	PHEV
D200/204 ch	57 300	nc	+ 24 218	D
Discovery Sport				
PHEV/269 ch	61 600	5 %	+ 8 900	PHEV
D200/204 ch	64 000	4 %	+ 41 521	D
Range Rover Velar				
P400e/404 ch	83 100	7 %	+ 11 270	PHEV
D200/204 ch	71 200	5 %	+ 27 319	D
Defender 90				
V8 P425/425 ch	99 200	nc	+ 80 000	E
D200/200 ch	67 600	5 %	+ 80 000	D
D250/249 ch	72 400	5 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	87 500	nc	+ 80 000	D
Defender 110				
V8 P425/425 ch	102 500	nc	+ 80 000	E
Octa/635 ch	185 400	nc	+ 80 000	E
PHEV/300 ch	81 500	2 %	+ 20 420	PHEV
D250/249 ch	77 100	5 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	93 500	nc	+ 80 000	D
Range Rover Sport				
P530/530 ch	137 900	nc	+ 80 000	E
P635/635 ch	181 500	nc	+ 80 000	E
P460e/460 ch	103 300	2 %	+ 24 080	PHEV
P550e/550 ch	143 800	3 %	+ 26 330	PHEV
D250/249 ch	97 600	0 %	+ 80 000	D
D350/350 ch	127 300	0 %	+ 80 000	D
Range Rover				
P530/530 ch	175 400	0 %	+ 80 000	E
P615/615 ch	241 400	0 %	+ 80 000	E
P460e/460 ch	147 600	2 %	+ 25 130	PHEV
P550e/550 ch	167 500	2 %	+ 26 330	PHEV
D350/350 ch	154 900	0 %	+ 80 000	D
LEAPMOTOR				
T03				
37,3 kWh*/95 ch	19 500	9 %	- 380	Elec
B03X (nouveau)				
39,8 kWh*/nc	23 400	nc	- 380	Elec
53 kWh*/nc	25 400	nc	- 380	Elec
B05 (nouvelle)				
56,2 kWh*/218 ch	25 400	nc	- 380	Elec
67,1 kWh*/218 ch	27 400	nc	- 380	Elec
B10				
New e-Hybrid/218 ch	29 900	5 %	+ 1 360	PHEV
56,2 kWh*/217 ch	29 900	nc	- 380	Elec
67,1 kWh*/217 ch	31 900	nc	- 380	Elec
C10				
REEV/215 ch	37 400	7 %	+ 2 095	PHEV
69,9 kWh*/217 ch	36 400	4 %	- 380	Elec
LEXUS				
LBX				
Hybride/136 ch	35 800	8 %	0	FHEV
UX				
300h/199 ch	45 000	10 %	+ 170	FHEV
NX				
350h/244 ch	58 500	9 %	+ 15 418	FHEV
450h+/309 ch	68 000	7 %	+ 18 200	PHEV
ES (nouvelle)				
300h/201 ch	67 200	nc	nc	FHEV
350e 77 kWh/224 ch	67 200	nc	- 380	Elec
RX				
450h+/309 ch	93 000	5 %	+ 25 400	PHEV
RZ				
350e 72 kWh/224 ch	61 000	0 %	- 380	Elec
500e 72 kWh/380 ch	78 500	6 %	- 380	Elec
550e 72 kWh/408 ch	80 500	0 %	- 380	Elec
LM				
350h/190 ch	131 000	0 %	+ 31 847	FHEV
LOTUS				
Emeya				
600	109 690	nc	- 300	Elec
900	147 990	nc	- 300	Elec
Emira				
Turbo SE	111 190	nc	nc	E
V6 SE	111 200	nc	+ 80 000	E
Eletre				
600	101 590	1 %	- 300	Elec
900	147 990	nc	- 300	Elec
LYNK & CO				
02 (nouveau)				
Core 66 kWh/272 ch	35 995	nc	0	Elec
01 (nouveau)				
1.5 TD Core/276 ch	41 495	nc	+ 12 500	PHEV
08 (nouveau)				
1.5 PHEV Core/381 ch	53 995	0 %	nc	PHEV
MASERATI				
Grecale				
GT	81 200	0 %	+ 80 000	E
Modena	90 800	0 %	+ 80 000	E
Trofeo	121 800	8 %	+ 80 000	E
Folgore	125 850	13 %	0	Elec
Gran Turismo				
Modena	181 350	5 %	+ 80 000	E
Trofeo	225 650	14 %	+ 80 000	E
Folgore	199 900	15 %	0	Elec
MC20				
630	251 950	0 %	+ 80 000	E
MC20 Cielo				
630	287 250	0 %	+ 80 000	E
MAZDA				
2				
1.5 Hybrid/116 ch	25 350	8 %	0	FHEV
3				
2.5 e-SkyActiv G/140 ch	28 550	6 %	+ 1 276	E
2.0 e-SkyActiv X/186 ch	33 100	6 %	+ 650	E
3 Berline				
2.5 e-SkyActiv G/140 ch	28 550	6 %	+ 983	E
2.0 e-SkyActiv X/186 ch	33 100	6 %	+ 400	E
CX-30				
2.5 e-SkyActiv G/140 ch	30 900	7 %	+ 1 504	E
2.0 e-SkyActiv X/186 ch	35 700	8 %	+ 898	E
6e				
80 kWh*/245 ch	44 500	4 %	- 354	Elec
68,8 kWh*/258 ch	42 900	4 %	- 354	Elec
CX-60				
2.5 e-SkyActiv PHEV/327 ch	59 050	13 %	+ 4 680	PHEV
3.3 e-SkyActiv D/200 ch	54 750	7 %	+ 6 238	D
3.3 e-SkyActiv D/254 ch	59 700	7 %	+ 8 626	D
CX-6e				
78 kWh/258 ch	46 800	8 %	- 354	Elec
CX-80				
2.5 e-SkyActiv PHEV/327 ch	64 100	13 %	+ 9 200	PHEV
3.3 e-SkyActiv D/254 ch	73 150	10 %	+ 17 619	D
MX-5 Roadster				
1.5 SkyActiv-G/136 ch	33 950	nc	nc	E
MX-5 RF				
1.5 SkyActiv-G/136 ch	36 450	nc	nc	E
MERCEDES				
Classe A				
180/136 + 14 ch	39 750	16 %	+ 1 074	E
200/163 + 14 ch	42 000	16 %	+ 1 074	E
35 AMG 4Matic/306 ch	65 450	11 %	+ 80 000	E
45 S AMG 4Matic+/421 ch	80 000	nc	+ 80 000	E
250 e/218 ch	49 300	14 %	+ 50	PHEV
180 d/116 ch	41 300	21 %	+ 1 472	D
200 d/150 ch	43 300	18 %	+ 1 118	D
CLA (nouvelle)				
180/136 + 30 ch	48 350	5 %	+ 2 075	E
200/163 + 30 ch	50 250	6 %	+ 2 200	E
220/190 + 30 ch	53 550	5 %	+ 2 245	E
200 EQ 58 kWh/224 ch	48 050	6 %	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	54 300	8 %	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/350 ch	63 550	0 %	- 300	Elec
CLA Shooting Brake (nouvelle)				
180/136 + 30 ch	49 750	nc	nc	E
200/163 + 30 ch	51 650	nc	nc	E
220/190 + 30 ch	54 950	nc	nc	E
200 EQ 58 kWh/224 ch	49 450	nc	- 300	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	55 700	6 %	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	64 950	0 %	- 300	Elec
GLA (nouveau)				
200 EQ 58 kWh/224 ch	44 400	nc	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	50 700	nc	- 300	Elec
350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch	54 700	nc	- 300	Elec
GLB (nouveau)				
200/163 + 30 ch	51 400	0 %	+ 4 634	E
220/190 + 30 ch	55 550	nc	+ 5 576	E

** Capacité brute.*

E	Essence (1)	FHEV	Hybride	PHEV	Hybride rechargeable	Elec	Electrique	D	Diesel (1)
E85	Superéthanol	GPL	Bicarburation essence/GPL	Hyd	Hydrogène	1. Y compris micro-hybride.			

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
200 EQ 58 kWh/224 ch	46 950	0 %	- 3 100	Elec
250+ EQ 85 kWh/272 ch	49 950	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 S AMG E Performance/680 ch	135 850	8 %	+ 80 000	PHEV
200 d/163 + 23 ch	55 300	6 %	+ 3 630	D
220 d/197 + 23 ch	59 500	6 %	+ 3 705	D
300 d e/313 ch	68 150	14 %	+ 6 500	PHEV
Classe C Break				
200/204 + 23 ch	57 600	3 %	+ 6 306	E
43 AMG 4Matic + /421 ch	83 100	nc	+ 80 000	E
300 e/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)				
250 EQ 85 kWh/354 ch	64 900	nc	- 300	Elec
300 EQ 4Matic 85 kWh/421 ch	68 500	nc	- 300	Elec
400 EQ 4Matic 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	94 050	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 (nouveau)				
53 AMG 4Matic+/449 + 20 ch	108 750	nc	+ 80 000	E
63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch	162 900	nc	+ 80 000	E
450 e/326 + 184 ch	102 850	nc	nc	PHEV
53 AMG H. 4M.+/449 + 184 ch	119 000	nc	nc	PHEV
450 d/367 + 23 ch	94 500	nc	+ 80 000	D
GLE Coupé (nouveau)				
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	127 350	nc	+ 80 000	E
63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch	181 950	nc	+ 80 000	E
450 e/326 + 184 ch	113 550	nc	nc	PHEV
53 AMG H. 4M.+/449 + 184 ch	137 500	nc	nc	PHEV
450 d/367 + 23 ch	99 800	nc	+ 80 000	D
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 (nouveau)				
450/381 + 23 ch	127 200	nc	+ 80 000	E
580/537 + 23 ch	155 600	nc	+ 80 000	E
63 AMG 4Matic+/612 + 23 ch	203 150	nc	+ 80 000	E
680 Maybach/612 + 23 ch	216 850	nc	+ 80 000	E
450 d/367 + 23 ch	125 550	nc	+ 80 000	D
Classe G				
500/449 + 23 ch	174 250	nc	+ 80 000	E
63 AMG/585 + 20 ch	208 900	3 %	+ 80 000	E
450 d/367 + 20 ch	164 600	0 %	+ 80 000	D
580 EQ 117 kWh/587 ch	177 850	0 %	- 300	Elec

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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 4 portes (nouveau)				
55 106 kWh/816 ch	159 350	nc	- 300	Elec
63 106 kWh/1 169 ch	203 050	nc	- 300	Elec
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	12 %	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	12 %	+ 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 %	+ 9 080	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	9 %	- 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	5 %	-3 579	Elec
Juke				
1.2 DIG-T/114 ch	25 750	11 %	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	12 %	+ 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 Combi				
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	18 %	+ 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	9 %	+ 260	FHEV
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	28 790	19 %	+ 260	FHEV
44 kWh/113 ch	31 490	19 %	- 3 600	Elec
52 kWh/113 ch	33 490	15 %	- 3 600	Elec
Mokka				
1.2 Turbo/136 ch	26 790	17 %	+ 740	E
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	30 090	10 %	+ 50	FHEV
Electrique 51 kWh/156 ch	37 090	21 %	- 3 600	Elec
GSE 51 kWh/280 ch	46 490	11 %	- 3 600	Elec

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
Astra (nouvelle)				
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	32 890	13 %	0	FHEV
1.6 Hybr. Rechargeable/195 ch	40 790	13 %	0	PHEV
1.5 Diesel/130 ch	33 790	nc	+ 740	D
Electrique 51 kWh/156 ch	38 990	12 %	- 3 600	Elec
Astra Sports Tourer (nouvelle)				
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	34 090	13 %	+ 50	FHEV
1.6 Hybr. Rechargeable/195 ch	41 890	13 %	+ 370	PHEV
1.5 Diesel/130 ch	34 990	nc	+ 898	D
Electrique 51 kWh/156 ch	40 190	11 %	- 3 600	Elec
Grandland				
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	38 990	25 %	+ 2 150	FHEV
1.6 Hybr. Rechargeable/225 ch	43 490	8 %	+ 3 065	PHEV
73 kWh/213 ch	44 490	13 %	- 3 600	Elec
97 kWh/230 ch	46 590	nc	nc	Elec
73 kWh/325 ch	53 690	13 %	- 380	Elec
Combo				
1.5 Diesel/100 ch	26 750	nc	nc	D
1.5 Diesel/130 ch	29 400	nc	nc	D
51 kWh/136 ch	37 050	8 %	- 3 600	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo/100 ch	20 500	16 %	+ 230	E
1.2 Hybrid/110 ch	24 200	17 %	0	FHEV
1.2 Hybrid/145 ch	26 900	6 %	0	FHEV
46 kWh/136 ch	28 400	13 %	- 3 600	Elec
51 kWh/156 ch	35 800	18 %	- 3 600	Elec
GTi 51 kWh/280 ch	42 900	nc	- 3 600	Elec
2008				
1.2 Turbo/100 ch	28 250	20 %	+ 818	E
1.2 Hybrid/110 ch	31 550	10 %	+ 125	FHEV
1.2 Hybrid/145 ch	32 350	9 %	+ 100	FHEV
51 kWh/156 ch	38 500	13 %	- 3 600	Elec
308 (nouvelle)				
1.2 Hybrid/145 ch	33 400	24 %	0	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/195 ch	42 400	6 %	0	PHEV
1.5 BlueHDi/130 ch	35 900	30 %	+ 898	D
55 kWh/156 ch	42 600	11 %	- 3 600	Elec
308 SW (nouvelle)				
1.2 Hybrid/145 ch	34 400	11 %	+ 75	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/195 ch	43 400	8 %	0	PHEV
1.5 BlueHDi/130 ch	36 900	8 %	+ 898	D
55 kWh/156 ch	42 600	8 %	- 3 500	Elec
3008				
1.2 Hybrid/145 ch	40 500	24 %	+ 540	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/225 ch	43 490	6 %	+ 2 810	PHEV
73 kWh/210 ch	45 090	9 %	- 3 600	Elec
97 kWh/230 ch	46 990	8 %	- 4 800	Elec
73 kWh/325 ch	50 890	10 %	- 380	Elec
408 (nouvelle)				
1.2 Hybrid/145 ch	38 500	7 %	+ 210	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/240 ch	43 900	7 %	+ 70	PHEV
58 kWh/210 ch	42 700	8 %	- 3 600	Elec
5008				
1.2 Hybrid/145 ch	42 200	10 %	+ 1 750	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/225 ch	45 190	7 %	+ 4 880	PHEV
73 kWh/210 ch	46 690	10 %	- 3 600	Elec
97 kWh/230 ch	51 290	7 %	- 380	Elec
73 kWh/325 ch	55 390	9 %	- 380	Elec
Rifter				
1.2 Turbo/110 ch	27 250	nc	nc	E
1.5 Diesel/100 ch	27 850	nc	nc	D
1.5 Diesel/130 ch	33 100	nc	nc	D
Electrique 46 kWh/136 ch	38 050	16 %	- 3 600	Elec
POLESTAR				
2				
70 kWh*/272 ch	46 800	11 %	0	Elec
82 kWh*/299 ch	49 800	17 %	0	Elec
82 kWh*/421 ch	54 800	9 %	0	Elec
4				
100 kWh*/272 ch	61 800	23 %	0	Elec
100 kWh*/544 ch	69 800	14 %	0	Elec
3				
111 kWh*/299 ch	80 300	17 %	0	Elec
111 kWh*/489 ch	87 300	16 %	0	Elec
PORSCHE				
718 Cayman				
GT4 RS/500 ch	162 500	0 %	+ 80 000	E
718 Boxster				
Spyder RS/500 ch	162 500	0 %	+ 80 000	E
911 Coupé				
Carrera/394 ch	140 000	0 %	+ 80 000	E
Carrera S/480 ch	158 200	0 %	+ 80 000	E
Carrera GTS/541 ch	180 600	0 %	+ 80 000	E
Turbo S/711 ch	275 400	0 %	+ 80 000	E
GT3/510 ch	213 700	0 %	+ 80 000	E
911 Targa				
4S/480 ch	182 400	0 %	+ 80 000	E
GTS/541 ch	203 100	0 %	+ 80 000	E
911 Cabriolet				
Carrera/394 ch	154 200	0 %	+ 80 000	E
Carrera S/480 ch	172 400	0 %	+ 80 000	E
Carrera GTS/541 ch	194 800	0 %	+ 80 000	E
Turbo S/711 ch	289 700	0 %	+ 80 000	E
GT3 S/C/510 ch	276 500	nc	+ 80 000	E
Taycan				
Propulsion 82,3 kWh/408 ch	106 500	0 %	0	Elec
4S 82,3 kWh/544 ch	125 800	0 %	0	Elec
GTS 97 kWh/700 ch	154 000	0 %	0	Elec
Turbo 97 kWh/884 ch	181 600	0 %	0	Elec
Turbo S 97 kWh/952 ch	216 700	0 %	0	Elec
Turbo GT 97 kWh/1 034 ch	248 000	0 %	0	Elec
Taycan Sport Turismo				
Propulsion 82,3 kWh/408 ch	107 500	0 %	0	Elec
4S 82,3 kWh/544 ch	126 800	0 %	0	Elec
GTS 97 kWh/700 ch	155 000	0 %	0	Elec
Turbo 97 kWh/884 ch	182 500	0 %	0	Elec
Turbo S 97 kWh/952 ch	217 700	0 %	0	Elec
Taycan Cross Turismo				
4 97 kWh/435 ch	118 900	0 %	0	Elec
4S 97 kWh/598 ch	131 600	0 %	0	Elec
Turbo 97 kWh/884 ch	183 000	0 %	0	Elec
Turbo S 97 kWh/952 ch	218 200	0 %	0	Elec
Panamera				
353 ch	121 300	0 %	+ 80 000	E
GTS/500 ch	177 700	0 %	+ 80 000	E
4 E-Hybrid/470 ch	136 500	1 %	+ 11 180	PHEV
4S E-Hybrid/544 ch	150 700	1 %	+ 11 930	PHEV
Turbo E-Hybrid/680 ch	211 900	1 %	+ 15 050	PHEV
Tubo S E-Hybrid/782 ch	244 800	1 %	+ 15 200	PHEV
Macan				
95 kWh/340 ch	83 100	0 %	0	Elec
4 95 kWh/408 ch	86 800	0 %	0	Elec
4S 95 kWh/516 ch	93 400	0 %	0	Elec
GTS 95 kWh/571 ch	107 500	0 %	0	Elec
Turbo 95 kWh/639 ch	119 700	2 %	0	Elec

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
Cayenne				
353 ch	104 600	0 %	+ 80 000	E
S/474 ch	124 800	0 %	+ 80 000	E
GTS/500 ch	147 100	0 %	+ 80 000	E
E-Hybrid/470 ch	118 200	2 %	+ 17 000	PHEV
S E-Hybrid/519 ch	129 100	2 %	+ 16 550	PHEV
Turbo E-Hybrid/739 ch	190 800	2 %	+ 21 400	PHEV
Cayenne Coupé				
353 ch	108 700	0 %	+ 80 000	E
S/474 ch	129 800	0 %	+ 80 000	E
GTS/500 ch	150 500	0 %	+ 80 000	E
E-Hybrid/470 ch	120 500	1 %	+ 17 900	PHEV
S E-Hybrid/519 ch	133 100	1 %	+ 17 450	PHEV
Turbo E-Hybrid/739 ch	194 400	1 %	+ 22 175	PHEV
Cayenne Electric (nouveau)				
108 kWh/442 ch	107 600	0 %	- 300	Elec
S 108 kWh/666 ch	129 200	0 %	- 300	Elec
Turbo 108 kWh/1 156 ch	167 200	0 %	- 300	Elec
Cayenne Coupé Electric (nouveau)				
108 kWh/442 ch	111 600	0 %	- 300	Elec
S 108 kWh/666 ch	133 300	0 %	- 300	Elec
Turbo 108 kWh/1 156 ch	170 300	0 %	- 300	Elec
RENAULT				
Twingo E-Tech				
Auton. Urbaine 27,5 kWh/80 ch	19 490	0 %	- 3 620	Elec
Clio (nouvelle)				
1.2 TCe/115 ch	19 900	7 %	+ 190	E
1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch	24 600	5 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	21 900	4 %	+ 360	GPL
5 E-Tech				
Auton. Urbaine 40 kWh/95 ch	24 990	8 %	-3 620	Elec
Auton. Urbaine 40 kWh/120 ch	28 490	7 %	- 3 620	Elec
Auton. Confort 52 kWh/150 ch	31 990	9 %	- 3 620	Elec
Captur				
1.2 TCe/115 ch	27 300	15 %	+ 983	E
1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch	30 500	11 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	26 800	10%	+ 240	GPL
4 E-Tech				
Auton. Urbaine 40 kWh/120 ch	29 990	3 %	-3 620	Elec
Auton. Confort 52 kWh/150 ch	33 490	5 %	- 3 620	Elec
4 E-Tech Plein Sud				
Auton. Confort 52 kWh/150 ch	37 290	0 %	- 3 620	Elec
Megane E-Tech (nouvelle)				
Auton. Confort 67 kWh/220 ch	37 500	nc	nc	Elec
Symbioz				
1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch	34 400	10 %	0	FHEV
1.2 Eco-G/120 ch	29 900	6 %	+ 230	GPL
Scenic E-Tech				
Grande Auton. 87 kWh/220 ch	46 990	10 %	- 4 830	Elec
Austral				
1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch	41 900	9 %	+ 50	FHEV
Espace				
1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch	46 000	7 %	+ 395	FHEV
Rafale				
1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch	46 750	13 %	+ 580	FHEV
1.2 Hyper Hybrid/300 ch 4x4	55 750	6 %	+ 2 510	PHEV
Kangoo				
1.3 TCe/100 ch	29 800	11 %	+ 6 126	E
1.3 TCe/130 ch	32 300	11 %	+ 7 248	E
1.5 Blue dCi/95 ch	29 500	11 %	+ 2 189	D
1.5 Blue dCi/115 ch	32 000	11 %	+ 2 341	D
E-Tech 45 kWh/120 ch	37 500	24 %	- 3 620	Elec
ROLLS-ROYCE				
Ghost	319 800	0 %	+ 80 000	E
Ghost Black Badge	376 200	0 %	+ 80 000	E
Phantom	486 000	0 %	+ 80 000	E
Cullinan	361 800	0 %	+ 80 000	E
Cullinan Black Badge	417 000	0 %	+ 80 000	E
SEAT				
Ibiza (nouvelle)				
1.0 MPI/80 ch	21 300	17 %	+ 310	E
1.0 TSI/95 ch	22 860	15 %	+ 210	E
1.0 TSI DSG/115 ch	25 365	13 %	+ 310	E
1.5 TSI DSG/150 ch	30 115	13 %	+ 650	E
Arona (nouveau)				
1.0 TSI/95 ch	25 460	14 %	+ 310	E
1.0 TSI DSG/115 ch	27 870	13 %	+ 310	E
1.5 TSI DSG/150 ch	33 500	12 %	+ 818	E
Leon				
1.5 TSI/115 ch	28 150	16 %	+ 310	E
1.5 eTSI Hybrid/115 ch	30 850	14 %	+ 240	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	32 200	13 %	+ 240	E
1.5 eHybrid/204 ch	40 200	10 %	0	PHEV
2.0 TDI/115 ch	32 350	14 %	+ 280	D
2.0 TDI DSG/150 ch	36 150	12 %	+ 400	D
Leon Sportstourer				
1.5 TSI/115 ch	29 300	13 %	+ 818	E
1.5 eTSI Hybrid/115 ch	32 000	11 %	+ 280	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	33 350	10 %	+ 240	E
1.5 eHybrid/204 ch	41 350	9 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/115 ch	33 500	10 %	+ 310	D
2.0 TDI DSG/150 ch	37 300	9 %	+ 490	D
SKODA				
Fabia				
1.0 MPI/80 ch	21 170	14 %	+ 240	E
1.0 TSI/95 ch	24 310	18 %	+ 150	E
1.0 TSI DSG/116 ch	26 080	18 %	+ 260	E
1.5 TSI DSG/150 ch	27 890	14 %	+ 330	E
1.5 TSI DSG/177 ch	34 350	15 %	+ 740	E
Kamiq				
1.0 TSI/95 ch	25 780	22 %	+ 400	E
1.0 TSI/116 ch	29 370	18 %	+ 360	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	32 540	18 %	+ 740	E
Epiq (nouveau)				
35 - 37 kWh/115 ch	26 470	nc	nc	Elec
40 - 37 kWh/135 ch	27 670	nc	nc	Elec
55 - 51,7 kWh/211 ch	32 070	nc	nc	Elec
Scala				
1.0 TSI/95 ch	26 770	13 %	+ 190	E
1.0 TSI/116 ch	30 220	16 %	+ 210	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	31 710	17 %	+ 360	E
Karoq				
1.0 TSI/116 ch	36 410	17 %	+ 1 074	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	38 480	16 %	+ 1 504	E
2.0 TDI/116 ch	39 900	16 %	+ 818	D
2.0 TDI DSG/150 ch	43 270	15 %	+ 1 262	D
Elroq				
60 - 59 kWh/204 ch	35 590	10 %	- 3 535	Elec
85 - 77 kWh/286 ch	43 680	10 %	- 4 700	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 %	- 4 700	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	49 810	11 %	- 4 700	Elec
RS - 77 kWh/340 ch	55 580	11 %	- 385	Elec

** Capacité brute.*

Prix des voitures neuves

E Essence (1) FHEV Hybride PHEV Hybride rechargeable Elec Electrique D Diesel (1)
E85 Superéthanol GPL Bicarburation essence/GPL Hyd Hydrogène *1. Y compris micro-hybride.*

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
SKODA (suite)				
Enyaq Coupé				
85 - 77 kWh/286 ch	49 700	11 %	- 4 700	Elec
85x - 77 kWh/299 ch	52 560	11 %	- 4 700	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				
Swift				
1.2 Hybrid/82 ch	19 390	15 %	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	3 %	- 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				
Aygo X (nouvelle)				
1.5 Hybride/116 ch	22 200	10 %	0	FHEV
Yaris				
GR/280 ch	49 950	0 %	+ 80 000	E
1.5 Hybride/116 ch	24 850	11 %	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	30 200	11 %	0	FHEV
Yaris Cross (nouvelle)				
1.5 Hybride/116 ch	29 500	7 %	0	FHEV
1.5 Hybride/130 ch	32 200	7 %	0	FHEV
Corolla				
1.8 Hybride/140 ch	34 550	19 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 950	11 %	0	FHEV
Corolla Touring Sports				
1.8 Hybride/140 ch	36 500	21 %	0	FHEV
2.0 Hybride/178 ch	39 600	12 %	+ 350	FHEV
C-HR				
1.8 Hybride/140 ch	35 750	13 %	0	FHEV
2.0 Hybride AWD-I/180 ch	46 450	11 %	+ 480	FHEV
Hybride Rechargeable/225 ch	41 400	13 %	0	PHEV
C-HR+ (nouveau)				
58 kWh/167 ch	39 600	3 %	- 380	Elec
77 kWh/224 ch	43 900	3 %	- 380	Elec
77 kWh/343 ch	51 400	5 %	- 380	Elec
Rav4 (nouveau)				
2.5 Hybride/185 ch	46 950	6 %	+ 900	FHEV
2.5 Hybride AWD-i/194 ch	49 000	2 %	+ 1 840	FHEV
Hybride Rechargeable/309 ch	54 950	2 %	+ 4 220	PHEV
bZ4X (nouveau)				
54 kWh/167 ch	40 900	2 %	- 380	Elec
69 kWh/224 ch	44 900	2 %	- 380	Elec
69 kWh/343 ch	47 400	2 %	- 380	Elec
bZ4X Touring (nouveau)				
Grande Auton. 69 kWh/224 ch	48 400	2 %	- 380	Elec
Performance 69 kWh/380 ch	51 900	2 %	- 380	Elec
Land Cruiser				
2.8 D-4D 48V/204 ch	87 500	0 %	+ 80 000	D
VINFAST				
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	22 200	5 %	+ 260	E
1.0 TSI/95 ch	25 700	16 %	+ 230	E
1.0 TSI DSG/116 ch	29 700	15 %	+ 360	E
ID. Polo (nouvelle)				
37 kWh/116 ch	24 995	0 %	nc	Elec
37 kWh/135 ch	29 920	nc	nc	Elec
52 kWh/211 ch	35 820	7 %	- 3 535	Elec
T-Cross				
1.0 TSI/95 ch	28 200	14 %	+ 540	E
1.0 TSI/116 ch	29 700	15 %	+ 450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 700	9 %	+ 1 629	E
ID. Cross (nouveau)				
52 kWh/211 ch	37 800	nc	- 3 535	Elec
Taigo				
1.0 TSI/95 ch	25 100	16 %	+ 310	E
1.0 TSI/116 ch	30 100	13 %	+ 360	E
1.5 TSI DSG/150 ch	35 400	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	11 %	+ 240	E
GTI/265 ch	50 700	4 %	+ 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	15 %	+ 3 770	D
ID. Buzz				
Pro 79 kWh/286 ch	58 250	12 %	- 385	Elec
Pro 86 kWh/286 ch	60 870	10 %	- 385	Elec
Pro 4Motion 79 kWh/340 ch	61 300	10 %	- 385	Elec
Pro 4Motion 86 kWh/340 ch	63 530	10 %	- 385	Elec
Tiguan				
1.5 eTSI/131 ch	41 300	13 %	+ 1 172	E
1.5 eTSI/150 ch	52 100	15 %	+ 1 771	E
1.5 eHybrid/204 ch	55 900	19 %	+ 1 660	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	62 800	10 %	+ 1 790	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 400	12 %	+ 2 959	D
2.0 TDI 4Motion/193 ch	67 100	7 %	+ 23 679	D
Tayron				
1.5 eTSI/150 ch	52 800	11 %	+ 4 246	E
1.5 eHybrid/204 ch	59 600	9 %	+ 2 570	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	65 900	9 %	+ 2 720	PHEV
2.0 TDI/150 ch	56 200	8 %	+ 6 806	D
ID.4				
58 kWh/190 ch	42 000	17 %	- 3 535	Elec
79 kWh/286 ch	47 590	9 %	- 4 700	Elec
77 kWh/299 ch	49 590	14 %	-385	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	53 600	19 %	-385	Elec
ID.5				
79 kWh/286 ch	51 900	13 %	- 4 700	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	60 400	14 %	- 385	Elec
Passat				
1.5 eTSI/150 ch	46 400	17 %	+ 1 040	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 000	17 %	+ 1 460	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	66 300	17 %	+ 158	PHEV
2.0 TDI/122 ch	48 300	18 %	+ 2 538	D
2.0 TDI/150 ch	55 100	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
ID.7 Tourer				
59 kWh/204 ch	53 700	nc	- 385	Elec
77 kWh/286 ch	59 990	10 %	- 385	Elec
86 kWh/286 ch	63 390	14 %	- 385	Elec
GTX 86 kWh/340 ch	76 000	4 %	- 385	Elec
Touareg				
R/462 ch	107 500	17 %	+ 21 480	PHEV
Caddy				
1.5 eHybrid/150 ch	43 300	9 %	+ 1 780	PHEV
2.0 TDI DSG/122 ch	37 940	9 %	+ 5 284	D
VOLVO				
EX30				
P5 49 kWh/272 ch	39 100	nc	- 3 600	Elec
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	43 300	6 %	- 3 600	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	54 100	nc	- 400	Elec
EX30 Cross Country				
P5 Long Range 64 kWh/272 ch	48 950	nc	- 400	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	56 200	7 %	- 400	Elec
XC40				
B3/163 ch	41 500	8 %	+ 6 159	E
B4/197 ch	49 300	8 %	+ 6 159	E
EX40				
67 kWh/238 ch	46 950	10 %	- 3 600	Elec
79 kWh/252 ch	50 200	18 %	- 3 600	Elec
79 kWh/442 ch	62 900	12 %	- 400	Elec
EC40				
79 kWh/252 ch	53 550	10 %	- 400	Elec
79 kWh/442 ch	63 900	8 %	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	12 %	+ 4 715	E
T6 AWD/253 ch	66 750	10 %	+ 4 780	PHEV
XC60				
T6 AWD/335 ch	70 200	7 %	+ 6 750	PHEV
T8 AWD/406 ch	84 550	10 %	+ 6 750	PHEV
EX60 (nouveau)				
P6 80 kWh/374 ch	66 500	0 %	- 400	Elec
P10 AWD 91 kWh/510 ch	69 500	0 %	- 400	Elec
P12 AWD 112 kWh/680 ch	75 500	0 %	- 400	Elec
EX60 Cross Country (nouveau)				
P10 AWD 91 kWh/510 ch	72 500	nc	- 400	Elec
ES90 (nouvelle)				
88 kWh/333 ch	74 400	0 %	- 400	Elec
102 kWh/449 ch	92 200	0 %	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	97 800	0 %	- 400	Elec
XC90				
T8 AWD/406 ch	99 500	5 %	+ 10 910	PHEV
EX90				
88 kWh/333 ch	95 000	10 %	- 400	Elec
102 kWh/456 ch	101 500	14 %	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	113 500	11 %	- 400	Elec
XPENG				
L03 (nouveau)				
Std Range 58,3 kWh*/245 ch	34 990	nc	0	Elec
Long Range 71,2 kWh*/245 ch	37 990	nc	0	Elec
Perf. Ultra 71,2 kWh*/488 ch	46 990	nc	0	Elec
G6				
Std Range 68,5 kWh*/250 ch	42 990	nc	0	Elec
Long Range 80,8 kWh*/295 ch	46 990	8 %	0	Elec
Performance 80,8 kWh*/485 ch	50 990	7 %	0	Elec
P7+ (nouvelle)				
Std Range 61,7 kWh*/245 ch	45 990	nc	0	Elec
Long Range 74,9 kWh*/313 ch	49 990	nc	0	Elec
Performance 74,9 kWh*/503 ch	53 990	nc	0	Elec
G9				
RWD 78,2 kWh*/350 ch	59 990	3 %	0	Elec
RWD 92,2 kWh*/350 ch	63 990	3 %	0	Elec
AWD Perform. 92,2 kWh*/575 ch	73 990	3 %	0	Elec
ZEEKR				
X (nouvelle)				
49 kWh/272 ch	37 990	nc	- 300	Elec
61 kWh/340 ch	42 990	nc	- 300	Elec
69 kWh/496 ch	47 990	nc	- 300	Elec
7GT (nouveau)				
75 kWh/421 ch	45 990	nc	- 300	Elec
100 kWh/421 ch	50 990	nc	- 300	Elec
100 kWh/646 ch	57 490	nc	- 300	Elec
7X (nouveau)				
75 kWh/421 ch	52 990	nc	- 300	Elec
100 kWh/421 ch	55 990	nc	- 300	Elec
100 kWh/646 ch	62 990	nc	- 300	Elec
001 (nouvelle)				
100 kWh/272 ch	59 990	nc	- 300	Elec
100 kWh/544 ch	65 990	nc	- 300	Elec

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

A ne pas manquer dans notre prochain numéro

Nouveautés
Spécial françaises : toutes les surprises que les marques tricolores nous préparent !

Dossier essais
La rentrée est aussi synonyme de modèles en promo. Nous les avons sélectionnés et essayés.

Occasion
Est-il possible de trouver une "bonne" voiture à moins de 5 000 € ? Oui, dans notre dossier.

Auto Plus

Par téléphone : composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste - Par mail : tapez l'initiale du prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction
Directeur de la rédaction : Mathieu Chevalier
Assistante de la rédaction : Karine Saunier Roumestand (01 41 33 55 94)
Rédacteurs en chef adjoints
Actualité : François Tarrain
Essais : Stéphane Dupré
Pratique : Pierre-Louis Champeaux
Technique : Stéphane Julien
Directeur artistique : Cédric Niel
Secrétaire générale de la rédaction : Laurence Combes
Chefs de service
Photo : Anne Séchet
Actualité
Chef de rubrique : Saïda Djerrada
Nouveautés
Chef de rubrique : René Demarets
Rédaction : Agnès Lasbarrères, Julien Sarboraria

Essais
Rédaction : David Bouillaux, Clément Raoul-Réa, Charles Thouluc
Coordination : Christophe Alba
Mesures : Frédéric Haas
Convoyage : Sylvain Cambier, Stéphanie Cambier, Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais
Loi et conso
Chef de rubrique : Pascale Gétin (01 41 33 55 34)
Correspondants particuliers : Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)
Sport : Laurent Dupin
Secrétariat de rédaction : Lydia Mas (1re SR)
Maquette
Chef de studio : Nathalie Barribaud
Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin
Photo
Chef de service, responsable des photographes : Philippe Tissier/Pilou
Rédacteur photo : Sébastien Besse
Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler
Illustrateurs : Cirebox, Christophe Igounet
Ont collaboré à ce numéro
En rédaction : Antoine Arnoux, Pierre Audemar, Christophe Conche, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry Réaubourg, François Stagnaro, Jacques Warnery
En maquette : Patrick Cœuru, Virginie Seiller
En photo : Caroline Hazard.

Autoplus.fr
Responsable audience : Ricardo Trindade
Responsable éditorial : Thibaut Austruy
Hors-série
Rédacteur en chef : Jérôme Fombelle
Rédacteur en chef adjoint : Franck Mozzanini
Direction - édition
Co-directeur de la publication : Gautier Normand
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian
Editeur : Tommaso Albinati
Marketing
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)
Responsable marketing : Frédérique Gasbarian
Abonnements et diffusion
Marketing direct
Directrice : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
Ventes au numéro
Responsable service diffusion : Philippe Merrien
Responsable des ventes : Mélanie Caillé
Publicité commerciale
Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fonteilles
Directrice commerciale pôle automobile : Nathalie Martins
Directrice commerciale adjointe pôle automobile : Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic : Mouna Montassar (etpub@reworldmedia.com)
Marchés directs
Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication
Chef de fabrication : Didier Biron
Finance manager
Editeur
Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)
Siège social : 40, av. Aristide-Briand, 92220 Bagneux
Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann
Directeur de la publication
Gautier Normand
Actionnaires principaux
Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur : Rotofrance, Lognes (77)
Numéro ISSN : 0992-8154 -
Commission paritaire : 1029 K 85544 -
Dépôt légal : septembre 2026
Tarif d'abonnement légal : 139,70 €

REWORLD MEDIA LEADING MEDIA GROUP
Président : REWORLD MEDIA SA
axel springer
Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS
Pour toute question contactez le **01 46 48 48 77** (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.
Formulaire sur www.serviceabomag.fr ou **Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9**

N° 1984 - 11.09.2026

LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

Auto Plus

L'ÉQUIPE AUTO PLUS
MARCHÉS DIRECTS

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



DES PNEUS QUI ONT DE LA MAÎTRISE

SAILUN
SMART PERFORMANCE



Issus de la recherche scientifique menée dans des universités techniques, fabriqués à l'aide de technologies de précision entièrement automatisées, leaders à l'échelle mondiale. Des performances testées sur les circuits, les pistes d'essai et les routes européennes. Reconnus par les pilotes d'essai, les constructeurs automobiles et des millions de conducteurs de voitures et d'utilitaires.

Car la performance n'est pas le fruit du hasard - elle est le résultat d'une maîtrise technique : www.sailun-tyres.eu

FC INGOLSTADT SCHANZER 04 — SAILUN TYRE — GLOBAL TYRE PARTNER

Distribué par Distri Cash L'empreinte de confiance

SAILUN ZSR2



SAILUN ELITE2



SAILUN 4SEASONS ULTRA



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Retro+

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

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

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

Devis et souscription sur retro.fr



4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

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

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

05 65 100 100
www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances. Siège social : Espace Elysée – 128 Rue La Boétie – 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr)

MAXI CLEANER

BY Spheretech EUROPE©



INGÉNIERIE BASÉE SUR LA MESURE

TECHNOLOGIE 5 GAZ

CRÉATEUR D'ADDITIFS & DE LUBRIFIANTS D'EXCEPTION.

Découvrez 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(1)

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

Nouvelle ID. Polo

Les instants VW du 10 au 14 septembre.(2)

A 0 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

(1) Nouvelle ID. Polo Trend 37 kWh neuve. Location Longue Durée 37 mois, 30 000 km max, 1er 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 01/09/2026 au 30/09/2026 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. 1er 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 01/09/2026 au 30/09/2026 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 – (2) Selon autorisation préfectorale.

Cycles mixtes gamme Nouvelle ID. Polo (kWh/100 km) WLTP : 13,3 - 19,2. Rejets de CO_2 (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