

Dossier essais

Moins de 20 000 €

Notre avis sur les modèles les plus abordables du marché

P. 24



Spécial SUV

15 futures stars dévoilées

P. 16



**Peugeot 3008 PHEV
Renault Austral hybride**

Le match musclé des meilleurs ennemis

P. 36

Exclusif

P. 51

NOTRE GRANDE ENQUÊTE QUALITÉ

Seconde partie



62 modèles décortiqués par nos experts

Occasion

Les voitures qui décotent le moins

P. 42



Peugeot 407 diesel

P. 46

Les bonnes versions à partir de 3 000 €

Panoramique

P. 32



DS N°4 restylée

Nouveau look et plus d'efficacité pour la compacte premium française

Actu

P. 6



Bientôt des plaques d'immat roses... info ou intox ?

Les experts

P. 48

Jusqu'à 40 % d'économie en changeant d'assureur

L 14629 - 1939 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 € - GR: 3 € - DOM S: 3,60 € - DOM A: 4,20 € - ITA: 3 € - LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 € - CAN: 4,50 \$CAN - MAR: 320H - TOM S: 550CFP - CH: SFS - TUN: 5,800TU

RENAULT N°1
DE L'HYBRIDE EN FRANCE*

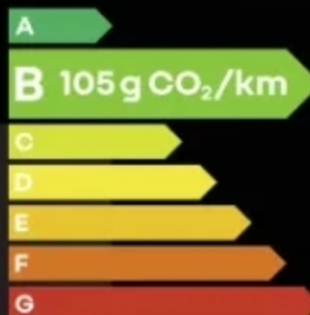


RENAULT CAPTUR **FULL HYBRID** E-TECH SANS RECHARGE

jusqu'à 40% d'économie de carburant⁽¹⁾
jusqu'à 80% de conduite électrique en ville⁽²⁾
jusqu'à 1000 km d'autonomie⁽³⁾
système multimédia openR link avec Google intégré⁽⁴⁾
28 systèmes avancés d'aide à la conduite⁽⁵⁾

250€ à partir de
/mois⁽⁶⁾
LLD 37 mois. 1^{er} loyer 3500€
3 ans de garantie, assistance 24/24
et entretien inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾

profiter
de l'offre





existe aussi en motorisations essence et Eco-G

*n°1 des ventes de véhicules hybrides en France depuis 2024 - source aaa data août 2025. **modèle présenté : Renault captur esprit alpine full hybrid e-tech 145 avec options 374€/mois⁽⁸⁾ 1^{er} loyer 3500€, contrat sérénité Renault inclus pour 1€/mois⁽⁷⁾** (1) par rapport à un moteur thermique équivalent, en cycle urbain wltc. (2) résultats essais internes utilisant la phase urbaine (low) du wltc. % du temps de trajet, variant selon conditions de roulage effectives (type de route, style de conduite, conditions météorologiques). (3) selon version et équipements/avec un plein d'essence.** (4) selon version. Google, Google Maps, Google Actualités, Waze et les autres marques sont des marques déposées de Google LLC. (5) selon version. (6) Captur evolution full hybrid e-tech 145, hors options. (6)(8) locations longue durée, assurances facultatives, 37 mois/30 000 km max. sous réserve étude et acceptation diac agissant sous la marque mobilize financial services, sa au capital de 415 100 500€ - siège social : 14 av. du pavé neuf 93168 noisy-le-grand cedex - siren 702 002 221 res bobigny. n° orias : 07 004 966 (www.orias.fr). restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) contrat sérénité Renault selon conditions contractuelles, 37 mois/30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint) inclus dans loyer pour 1€/mois. contrat lld peut être souscrit sans ce contrat. détail en points de vente et [renault.fr](https://www.renault.fr). offres à particuliers, non cumulables, valables dans réseau Renault participant pour toute commande Captur full hybrid e-tech neuf du 1^{er} au 31/10/25. **consommations mixtes min/max (l/100 km)**: 4,4/7,9. émissions co₂ min/max (g/km)**: 100/130. **selon données wltc.**

Renault recommande  Castrol

[renault.fr](https://www.renault.fr)

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Volkswagen T-Cross

À partir de **179 €**/mois*

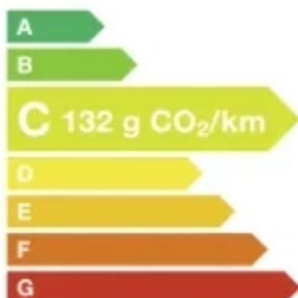
LLD 37 mois, 30 000 km

1^{er} loyer 4 000 €



On a souvent tendance à se tromper sur le prix d'une Volkswagen.

T-Cross



*T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5 en Location Longue Durée pour 30 000 km maximum. Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 4 000 €, suivi de 36 loyers de 179 €. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande du 01/10/2025 au 31/10/2025 et immatriculation avant le 31/03/2026 dans le réseau participant, en France métropolitaine.

Modèle présenté : T-Cross R-Line avec jantes 18" en option aux mêmes conditions que T-Cross Life, 1^{er} loyer de 4 000 € suivi de 36 loyers de **292 €**. Valable 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). Entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank, coût mensuel de 8 € inclus dans le loyer du véhicule. Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle.

Cycles mixtes T-Cross Life 1.0 TSI 95 ch BVM5 (l/100 km) WLTP : 5,6-6,2 . Rejets de CO₂ (g/km) WLTP : 127-132. Valeurs au 05/06/2025, susceptibles d'évolution. Plus d'informations auprès de votre Partenaire et sur vw.fr

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

ACTU

- 6 **L'événement**
Le meilleur du salon Equip Auto
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs de la semaine**
- 12 **Les news**
- 14 **La photo de la semaine**
- 16 **Les nouveautés Spécial SUV:**
15 futures stars en vue
- 20 **Les voitures de la semaine:**
le concept-car Mercedes Vision Iconic

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Toutes les voitures à moins
de 20000 € à l'épreuve
- 32 **Panoramique** La DS N°4
1.6 Plug-in Hybrid de 225 ch
- 36 **Match** Le Peugeot 3008 1.6 Plug-in
Hybrid e-DCS7 195 ch affronte le
Renault Austral 1.2 E-Tech full hybride
4Control 200 ch

GUIDE PRATIQUE

- 41 **Les coachs Auto Plus**
Conduite de nuit: nos conseils pour
une meilleure vision
- 42 **Acheter une voiture d'occasion**
Les modèles qui décotent le moins
- 45 **Ça vous est arrivé**
- 46 **Les stars de l'occasion** Une Peugeot
407 diesel à moins de 5000 €
- 48 **Le coin des experts**
Primes d'assurance en hausse? Jusqu'à
40 % de rabais en allant voir ailleurs

MAGAZINE

- 51 **Dossier spécial** Qualité de fabrication:
62 modèles décortiqués par nos experts
- 58 **Auto Plus Classiques**
La Jaguar S-Type (1963)
- 60 **Le prix des voitures neuves**

Trait d'humour

40 000 véhicules des forces de l'ordre vont être convertis au superéthanol E85



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

Un retour aux calandres grecques

Q uoi ma gueule? Qu'est-ce qu'elle a ma gueule?" Le refrain que chantait Johnny Hallyday pourrait aisément être repris par le concept-car Mercedes Vision Iconic (voir p. 20). A moins qu'il ne préfère une citation plus littéraire, en allant voir du côté de Bergerac: "C'est un roc! C'est un pic! C'est un cap! Que dis-je, c'est un cap? ... C'est une péninsule!" Quelle que soit la référence choisie, vous l'aurez compris, le nez de cette étude de style interpelle. Une proue proéminente qui interroge d'autant plus qu'elle semble avoir été greffée sur un "ancien" concept datant de 2016, baptisé Vision Mercedes-Maybach 6. On retrouve le même interminable capot, qui rendrait jaloux les bolides les plus exubérants de Tex Avery, et l'élégance infinie d'une poupe qui s'inspire ouvertement – impossible de lui en vouloir – du dessin parfait de la sculpturale 300 SL. La seule vraie nouveauté esthétique, donc, réside dans cet appendice lumineux. Un élément à la pointe de la technologie: en verre, éclairé par près de 1000 pixels, il reproduit... le motif des grilles de radiateur des Mercedes des années 1970! Une technologie de demain pour reprendre l'identité visuelle d'hier: on n'a pas peur des paradoxes chez Mercedes... Mais la firme à l'étoile n'est pas la seule à revisiter ses origines en faisant le constat que, plus que jamais, le style du passé a de l'avenir. BMW greffe ainsi à son dernier iX3 – qui représente le meilleur de la technologie électrique de la marque – une proue qui évoque les "haricots" des modèles bavarois des années 1960, avec ce qu'il faut de leds pour l'inscrire dans son époque.

Pourquoi donc ce retour aux sources? La raison est simple: une nouvelle concurrence, sans véritable identité, débarque en force. Des véhicules au faciès futuriste, souvent ornés d'un logo mystérieux, qui pourraient avoir été dessinés par ChatGPT. Tesla et les marques chinoises appartiennent à cette génération de constructeurs qui n'a pas eu besoin de percer la proue de leurs modèles puisqu'il n'y a souvent rien – en tout cas pas de moteur thermique – à refroidir derrière. Mais une voiture sans calandre, c'est comme un visage derrière un masque: ça manque de personnalité. Pour se démarquer, et être reconnaissable au premier coup d'œil, les marques "historiques" reviennent donc de plus en plus à une calandre traditionnelle, qui n'a désormais d'autre utilité que d'affirmer une identité. Ce qui n'est déjà pas si mal!

Mathieu



Contrôle des pneus en profondeur

Alors que la plupart des scanners de pneus utilisent des procédés complexes (et coûteux) pour évaluer l'usure de la bande de roulement, celui de la société CaRooll joue la simplicité. Le banc ScanDrive se sert de poinçons (*photo ci-dessus*) pour mesurer la profondeur des sculptures, tandis que des caméras latérales identifient les dimensions et la marque des pneus. Le système peut, en outre, lire les éventuelles puces RFID intégrées dans l'enveloppe. Un système tout-en-un (Grand Prix de l'Innovation à Equip Auto) d'ores et déjà installé à l'entrée de nombreuses concessions.

ATELIER, RECHARGE, IMMATRICULATION...

Equip au to



C'est le Wall-E des ateliers

Il ne remplacera pas un bon mécano, mais il est capable de lui faire un peu d'ombre. Maia, de son petit nom, est un assistant d'inspection autonome (proposé par le fabricant Maha) qui effectue à la chaîne et de manière automatisée des tâches fondamentales et répétitives. Il localise tout seul les véhicules, se déplace comme un grand, effectue des tests d'éclairage, peut calibrer des systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) et même prendre en charge le réglage de la géométrie. Modulable, il est, comme il se doit par les temps qui courent, boosté par l'intelligence artificielle. Un inspecteur tout sauf gadget, lui aussi récompensé par un Grand Prix de l'Innovation à Equip Auto.



La route qui recharge : une première mondiale !

Cette innovation-là n'était pas à Equip Auto, mais sur la route. Peut-être même avez-vous roulé dessus sans le savoir : sur l'A10, au sud de Paris, le premier système de recharge dynamique par induction au monde vient d'être mis en service. Le tronçon de 1,5 km intègre, sous l'enrobé de la file de droite, 900 bobines à induction destinées à recharger, à titre expérimental, un camion (*ci-dessus*), un utilitaire, une voiture et un bus. La promesse de ce projet "charge as you drive" piloté par Vinci autoroutes : gagner de 1 à 3 km d'autonomie par kilomètre parcouru (selon l'engin). Impressionnant, comme le coût d'un tel système : 4 millions d'euros par kilomètre, soit 36 milliards pour couvrir toutes les voies (sauf celle de gauche) de nos 9000 km d'autoroutes.



La recharge tout-en-un

Des bornes de recharge mobiles pour atelier, il en existe un paquet... Le truc en plus de l'E-Diag Charger de Texa ? Elle peut charger simultanément la batterie de traction de deux voitures à une puissance maximale de 60 kW (à l'aide d'une alimentation triphasée), assurer la maintenance des batteries de démarrage 12 V, mais aussi, et surtout, effectuer un test de santé des accus (SoH, pour *State of health*) par la prise OBD. Une fonction capitale pour jauger l'usure des batteries des électriques d'occasion.



N. SOLER



🟡 Bientôt des plaques provisoires roses

Début août, *Auto Plus* révélait que les plaques provisoires WW, destinées essentiellement à l'immatriculation des véhicules importés, allaient changer de couleur*. Nous avons alors tablé sur le fond bleu, c'est finalement le rose qui a été retenu. Pourquoi ce choix ? D'une part, parce qu'il s'agit d'une teinte facilement repérable dans la circulation. D'autre part, parce qu'elle n'a pas été utilisée par un autre pays de l'Union européenne. Du rose, donc – qui devrait concerner aussi les plaques "W" garage réservées aux pros de l'automobile – associé à une date de validité inscrite à droite : quatre mois pour les WW, un an pour les W. Le rôle de cette information, inédite : faciliter les contrôles de police et dissuader les fraudeurs de rouler "à l'année" avec des WW périmés, au risque de créer des doublures qui peuvent pénaliser les conducteurs honnêtes (les immatriculations provisoires étant recyclées). A ce stade, l'arrêté instaurant ces nouvelles plaques est en consultation au niveau européen. Une fois validé, il sera appliqué en France, a priori début 2026.

p !

Mi-octobre, c'était Noël avant l'heure pour les pros de la mécanique : au salon Equip Auto, qui s'est tenu à Paris, ils ont pu découvrir les derniers produits destinés à leurs ateliers. *Auto Plus* y était, à la recherche des nouveautés qui méritent un coup de projecteur. Voilà ce que nous avons ramené dans notre besace. Avec, en bonus, une sélection d'innovations d'ici et d'ailleurs qui préfigurent la route de demain.



🟡 Une pompe à lave-glace en libre-service

On en découvre tous les jours, y compris dans les allées d'Equip Auto. Saviez-vous qu'il existait, en France, une société qui commercialise des distributeurs de liquide de lave-glace en libre-service ? Nous, non ! Pourtant, l'idée est toute bête : le Cubix d'Emic est une sorte de "pompe" qui permet de faire le plein du réservoir, à l'aide d'un pistolet adapté et même, en option, d'ajuster la pression des pneus. Un système pratique et, surtout, écolo : fini les bidons en plastique !



EMIC



F. TARRAIN



🟡 Les deux-roues mis au ban(c)

A Equip auto, il y a un sujet qui faisait (un peu) parler : le contrôle technique des deux-roues motorisés. Et pour cause, depuis juillet, les centres habilités à inspecter les véhicules de la catégorie L doivent être dotés d'un sonomètre (comme celui de Muller, ici à droite) pour mesurer le bruit des engins. Pour quel résultat ? Selon la société SGS (Sécuritétest et Auto Sécurité), depuis cet été, 4 % des deux-roues contrôlés ont dû subir une contre-visite pour niveau sonore excessif. La prochaine étape : en mars 2026, c'est la vitesse maximale des cyclomoteurs qui sera calculée sur un céléromètre comme celui de Capelec (photo de gauche).



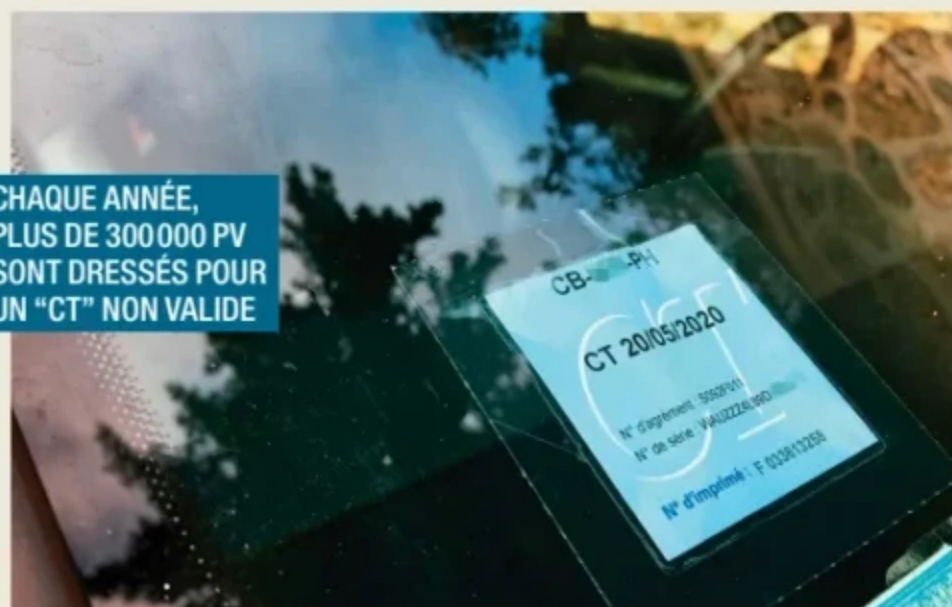
THE TYRE COLLECTIVE

🟡 La chasse aux particules de pneus est ouverte

Hier, il y avait des bavettes derrière les pneus... Demain, peut-être y trouvera-t-on ce genre "d'aspirateur". Autre époque, autre enjeu : cet été, Strasbourg a lancé un projet pilote, en partenariat avec la start-up londonienne The Tyre Collective, visant à capter les polluants issus de l'abrasion des pneus. Un enjeu écologique et de santé publique : selon l'Ademe, 47 % des émissions de particules fines (PM10) des véhicules thermiques (et 61 % de celles des électriques) proviennent des pneus. Ils seraient ainsi la source de 28 % des microparticules de plastique rejetées par an dans les océans ! Raison pour laquelle la future norme d'homologation Euro 7 veut, pour la première fois, limiter ces émissions (mais aussi celles des freins). Les seuils ne sont pas encore arrêtés, mais pour les respecter, il faudra soit rendre les pneus moins abrasifs (c'est l'un des dadas de Michelin), soit développer des aspirateurs à particules...



CHAQUE ANNÉE,
PLUS DE 300 000 PV
SONT DRESSÉS POUR
UN "CT" NON VALIDE



Vignette de contrôle technique périmée

Verbalisable ou pas ?

J'ai bien saisi que l'absence de vignette de contrôle technique derrière le pare-brise n'est, en soi, pas répréhensible. En revanche, que risque-t-on si le document est présent, mais que sa date de validité est dépassée ? Peut-on se faire aligner pour cette raison ?

Prénom Nom, par courrier

François Tarrain. Non, un agent ne peut pas vous verbaliser pour ce seul motif. Et pour cause, l'affichage d'une vignette de contrôle technique périmée ne fait pas partie des "natures d'infraction" sanctionnables. Pour autant, laisser à la vue de tous une vignette sur laquelle figure une date de validité dépassée n'est

clairement pas une bonne idée. Il faut en effet savoir qu'au terme de l'épreuve du "CT", le contrôleur a l'obligation de remplacer l'ancien document collé derrière le pare-brise par le nouveau (sauf en cas de contre-visite). Par conséquent, une vignette périmée signifie, a priori, que le véhicule n'est plus passé au contrôle technique depuis. Lors d'un contrôle – avec ou sans interpellation, y compris si le véhicule est stationné sur la voie publique –, cet indice est suffisamment probant pour inciter l'agent à pousser ses investigations plus loin : il lui suffit d'interroger le fichier des immatriculations pour en avoir le cœur net. Avec, à la clé, un PV à 135 € pour les retardataires.

Une balle dans le pied

Faut-il que l'Etat soit à côté de ses pompes pour vouloir mettre fin à l'exonération dont bénéficie l'E85, alors qu'il s'apprête à convertir 40 000 véhicules des forces de l'ordre... à l'E85 !

Céline R., Roanne (42)

François Tarrain. La séquence a en effet été lunaire. Comment le gouvernement pouvait-il prendre la décision, fatalement impopulaire, de taxer plein pot l'E85... tout en y convertissant, par mesure d'économie, des dizaines de milliers de ses véhicules ? Certes, on pourrait ironiquement penser que le surplus de recettes induit lui tomberait dans les poches. Mais vis-à-vis des Français qui ont adopté, moyennant une conversion au coût non négligeable, "le carburant du pouvoir d'achat", c'était intenable. Et ça n'a pas tenu : la semaine dernière, l'article du projet de loi de finances sur la fin de l'exonération accordée au superéthanol est passé à la trappe. Rien ne devrait donc changer pour l'E85 en 2026. Et la société FlexFuel va pouvoir installer ses boîtiers sur plus de 50 000 véhicules de la police, de la gendarmerie et des douanes. Cela étant, l'opération devant prendre quatre ans, il n'est pas impossible que, d'ici là, la remise en cause du régime fiscal de l'E85 soit de nouveau au menu des discussions budgétaires.



FLEXFUEL (ILLUSTRATION)

Pas de tsunami pour le leasing social "2" : en trois semaines, seules 40 000 électriques à plus ou moins 150 €/mois auraient trouvé preneur (sur les 50 000 dispos). Preuve que, même à un tarif attractif, les clients se font rares. Pas rassurant pour l'avenir des voitures à pile...

Théo R., Magny-en-Vexin (95)

Talent caché ?

Je cherche à acheter le gonfleur Swiss Drive qui a brillamment réussi les tests de votre comparatif du n° 1938, mais je ne le trouve pas chez Mister-Auto. Une piste ?

Stéphane Depond, par e-mail

Pierre-Louis Champeaux.

Effectivement, ce sont deux autres modèles Swiss Drive que vous trouvez sur le site de Mister-Auto. Le gonfleur testé dans notre comparatif est une nouveauté en cours de référencement chez Autobacs, Amazon et dans les centres L'Auto E.Leclerc. Il y sera vendu entre 69,90 et 74,90 €, hors promos éventuelles.

Rebondissement !

Dans le courrier du n° 1937, la plaque de la Renault Clio 2 n'est pas portugaise, comme vous le pensiez, mais française : le numéro "8409 WJ 72" est bien attribué, chez nous, à ce modèle.

Ludovic, Le Mans (72)

François Tarrain. Chapeau Ludovic, c'est vous qui avez vu juste ! En effet, après vérification, c'est bien une immatriculation française qui est présente, sous une forme pour le moins alambiquée, sur cette plaque parfaitement non réglementaire.



REPORTERS AUTOPLUS

La voiture mystère

Pouvez-vous me renseigner sur ce modèle de voiture qui m'est totalement inconnu ? Tout ce que je sais, c'est qu'elle est immatriculée en Suisse.

Pierre Bertin, Nuisement-sur-Coole (51)

François Stagnaro. Fastoche, celle-là : il s'agit de la première génération de la Honda Insight, une hybride confrontée au début des années 2000 à la Toyota Prius. Stricte deux places ultra-légère reconnaissable à ses ailes arrière pleines, elle n'a été vendue qu'au Japon, en Angleterre et en Amérique du Nord (à 17 000 exemplaires). Au paradis des pick-up, elle était alors le modèle le plus économique de la production (avec 3,5 l/100 km).



P. BERTIN

LA QUESTION DE LA SEMAINE

80 000 € de malus maxi en 2026, 100 000 € en 2028, c'est :

86%

Du très grand n'importe quoi

9%

Bah, juste un "superimpôt"

5%

Bien fait pour les riches

Participez à la question de la semaine prochaine sur Autoplus.fr, X et Facebook

Pour renouveler le permis après 65 ans, à quelle procédure obligatoire seriez-vous favorable :

- Une visite médicale.
- Des cours de remise à niveau.
- Un formulaire d'auto-évaluation.
- Je suis opposé à toute contrainte !



GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

**Airbags
défectueux
= danger**

RAPPEL CONSO

1 Je vérifie si mon véhicule est concerné

2 Je prends rendez-vous chez un réparateur/garagiste de la marque pour remplacer rapidement et gratuitement mes airbags



PLUS D'INFORMATIONS SUR
ecologie.gouv.fr/rappel-airbag-takata



CAMÉRA CACHÉE



Nouveau C5 Aircross : accueil, essai, remise... Que proposent les vendeurs Citroën ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION Style, motorisations, gabarit... le SUV (plus si) compact de Citroën se dote de nouveaux atouts pour jouer des coudes sur un segment très disputé. Peut-il compter sur l'enthousiasme des vendeurs pour s'imposer ? Se laisse-t-il essayer facilement ? Peut-on négocier son prix ? Voyons cela...

Rendez-vous par téléphone

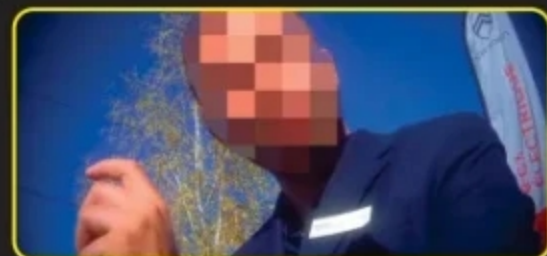


Ton patriote ici : "Les ballons tricolores, c'est parce que le C5 Aircross est 'made in France'. On en est fiers, comme de son style sportif : les nouveaux clients adorent, les anciens un peu moins. Mais c'est voulu. On était à la traîne par rapport au Peugeot 5008 ; là, on a enfin un modèle qui dynamise la marque."



"Si vous faites surtout des longs trajets, l'hybride rechargeable n'a strictement aucun intérêt."

Place à l'essai. En chemin, tout y passe : finitions (ici la Max, la plus haute), équipements et moteurs. "L'hybride rechargeable impose un usage mixte du thermique et de l'électrique. Sur les trajets courts, vous pouvez compter sur 60 à 80 km d'autonomie. Mais si vous faites surtout de la route, ça n'a aucun intérêt. Dans ce cas, l'hybride simple s'impose."



Après avoir (à nouveau) évoqué le "concurrent" 5008, place à la négo, café en main : "Au lancement, on offre un rabais de 1950 €. Et 2000 € de mieux en théorie réservé à l'électrique." Avec - 4000 € (10 % du prix !), le C5 Aircross hybride tombe à 36 230 € ou 562 €/mois sans apport en LOA*. Sacré bon deal !

Essai réservé en ligne



Ici, les clients intéressés se bousculent : "Désolé, le C5 hybride que vous deviez prendre est déjà sorti. Mais vous allez pouvoir essayer l'électrique. Rassurez-vous, le gabarit, l'équipement et le style sont identiques, seul le moteur change." OK, en route avec un jeune apprenti qui connaît très vaguement la voiture...

"Vous êtes allés voir notre cousin le 5008 ? Il affiche le même gabarit et des prestations équivalentes."

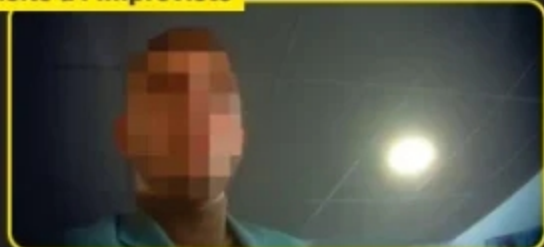


Débriefing au retour : "Alors, séduits ? Etes-vous allés voir nos concurrents ? On se place face à un 5008 au gabarit et aux prestations approchantes. Chez Renault, il y a l'Austral, mais il est plus étriqué à bord. Quant au VW Tiguan, on n'est plus sur les mêmes prix." Et de nous conseiller un C5 Aircross en finition Plus, soit "le bon compromis entre la You et la Max".



L'électrique ? "C'est top, mais l'hybride est plus polyvalent." Quant à la négo, elle décoit : "Je peux accorder 780 € de remise..." On tique : "... et faire peut-être un peu mieux si mon chef est OK." Bilan : 39 334 € ou 627 €/mois en leasing. "L'auto étant produite à Rennes, elle sera livrée dans deux mois seulement."

Visite à l'improviste

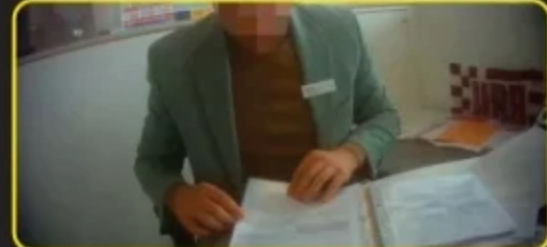


Grosse affluence oblige, pas d'hybride à l'essai, et des rendez-vous qui s'enchaînent. Pourtant, un vendeur prend le temps de s'occuper de nous : "Si l'hybride vous intéresse, je l'aurai à l'essai d'ici quelques jours. On peut caler un créneau." En attendant, il nous présente le SUV au pas de course.



"L'électrique reste contraignant en termes de recharge, et l'hybride rechargeable impose un usage bien spécifique."

"On est ravis du style anguleux et sportif qui tranche avec l'ancien, tout en rondeurs. L'électrique est un bon choix avec ses 500 km d'autonomie réelle, mais il reste contraignant. L'hybride rechargeable est à réserver à un usage partagé entre électrique et thermique, sinon ça n'a pas d'intérêt. Et le bon compromis, en matière de coût et d'agrément, c'est l'hybride 145 ch."



"Si vous allez chez Peugeot, vous verrez, l'habitabilité du 5008 est proche. Le reste, c'est histoire de goût. En face, il y a aussi le Nissan Qashqai, mais je ne suis pas fan." Trêve de comparo, et la négo ? "On a un peu de marge, mais on en parlera une fois que vous aurez essayé la voiture."

Accueil	X	Remise	X
Essai	X	Conseil	X

Convaincus, mais pas tous généreux. Sentiment unanimement partagé : avec son style sportif, le nouveau C5 Aircross redonne du peps à la marque, quitte à froisser les clients fidèles. Peut-être que les 10 % de remise (obtenus une fois) mettront tout le monde d'accord... Quant à désigner le 5008 comme principal concurrent, ça n'est pas très fairplay entre cousins.

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80 % EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après
déduction de la prime CEE EDF de 3 135 €⁽²⁾

Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur skoda.fr

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à **522 €** par mois, remise Škoda de 4 000 €, remise CEE EDF déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable jusqu'au 31/10/2025. * Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km maximum, apport de 0€ après prime CEE EDF de 3 135 € déduite puis 36 loyers de 339 €, remise Škoda 4 000 €, conditions d'éligibilité sur service-public.fr. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH - RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Détails sur skoda.fr/skoda-iv/certificats-economies-energie

Gamme Elroq : WLTP min/max - Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

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

A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

Pensez à covoiturer **#SeDéplacerMoinsPolluer**



En 2023, 227 009 automobilistes ont été condamnés par la justice, majoritairement pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Si la plupart d'entre eux ont écopé d'une amende ou d'une peine de substitution telle qu'une suspension de permis, certains ont échoué derrière les barreaux, parfois pour plusieurs mois.

DÉLITS ENTRAÎNANT UNE INCARCÉRATION

En route pour la prison

Les centaines de milliers de délits commis chaque année par les automobilistes leur valent en général amendes et peines alternatives, voire emprisonnement avec sursis. Mais voici les cas où le juge impose un séjour à l'ombre...

La prison, ça n'arrive pas qu'aux autres (suivez mon regard en direction de la Santé...). C'est particulièrement vrai pour les automobilistes, souvent convaincus, à tort, que les séjours derrière les barreaux ne concernent que les auteurs d'accidents graves ou les multi-récidivistes. Démonstration avec

les données chiffrées, désormais quasi définitives, du ministère de la Justice, portant sur 2023. Cette année-là, sur les 900 000 délits recensés par les forces de l'ordre, 407 285 personnes mises en cause ont fait l'objet d'une décision judiciaire émanant des parquets. En premier lieu (44 %) pour conduite sous l'emprise d'alcool ou de stu-

péfiants, un gros tiers (37 %) pour défaut de permis ou d'assurance, 12 % pour avoir tenté d'échapper à un contrôle, 7 % pour des atteintes "involontaires" aux personnes (désormais requalifiées en blessures ou homicides routiers). Mais, au final, une fois écartés les nombreux classements sans suite et les procédures alternatives,

moins de la moitié des conducteurs (227 009) ont été condamnés. La plupart ont fait l'objet de jugements "par correspondance" (ordonnances pénales et CRPC*), et seulement 47 237 ont comparu devant le tribunal correctionnel**. Avec, à la clé, une réponse pénale spécifique pour chacune des quatre grandes catégories de délits. Précision importante: les montants des amendes, les durées d'emprisonnement et les délais de jugement indiqués sont des moyennes.

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 23 octobre 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,596 €
1 ^{er} Hyper U	1,526 €
2 ^e E.Leclerc	1,535 €
3 ^e Super U	1,537 €
4 ^e Intermarché	1,540 €
5 ^e Netto	1,543 €
6 ^e Intermarché Contact	1,550 €
7 ^e Auchan	1,557 €
8 ^e Carrefour	1,563 €
9 ^e Total Access	1,567 €
10 ^e Carrefour Contact	1,568 €

SP95-E10 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 1,680 €
1 ^{er} Netto	1,619 €
2 ^e E.Leclerc	1,620 €
3 ^e Hyper/Super U	1,623 €
4 ^e Intermarché	1,624 €
5 ^e Auchan	1,633 €

E85 ⁽¹⁾	Prix moyen ⁽²⁾ 0,745 €
1 ^{er} Intermarché	0,681 €
2 ^e Hyper/Super U	0,686 €
3 ^e Auchan	0,698 €

(2) **ISP95: 1,699 €** **ISP98: 1,779 €** **IGPL: 0,972 €** **Baril de Brent: 56,80 €**

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.



Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.

VOTRE VOITURE A "PLANTÉ LES FREINS" SANS RAISON ?

L'Etat recense les freinages fantômes

Depuis avril dernier, les cas de voitures récentes qui pilent soudain sans raison, provoquant parfois de graves accidents, se multiplient. Une épidémie qui touche sans distinction plusieurs marques, et qui a déjà donné lieu à des centaines de témoignages (notamment sur Facebook). Les principaux suspects dans cette affaire: un bug du freinage d'urgence automatique (qui équipe de plus en plus d'autos), un mauvais calibrage des capteurs utilisés par les systèmes avancés d'aide à la conduite (Adas) ou encore des conditions météo dégradées. Pour en avoir le cœur net, Philippe Tabarot, le ministre des Transports, a diligenté, mi-août, une enquête confiée au SSMVM*, service qui vient de lancer un appel à signalements afin de documenter un maximum de cas. Si vous avez été victime d'un tel "freinage fantôme", vous êtes donc invité à renseigner en ligne** les infos sur votre auto, les circonstances du freinage (vitesse, météo, trafic, freinage automatique activé), la localisation, les effets observés...



F. Tarrain



Recharge. Le projet de loi de finances 2026 prévoit de mettre fin à l'aide de 500 € accordée pour l'installation d'une borne de recharge à domicile. Rien n'est cependant joué, plusieurs amendements déposés visant à décaler cette échéance à fin 2027. **Recharge (bis).** La France compte 179 876 points de recharge publics (au 30 septembre), dont 20 908 ultra-rapides (au moins 150 kW). **Permis.** Le 1^{er} novembre, la

*Service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs. ** [Tinyurl.com/freinage-fantome](https://tinyurl.com/freinage-fantome)

Non-respect des règles de conduite: des amendes, peu de prison

Les infractions liées à l'alcool et aux stupéfiants sont les plus fréquentes: elles concernent 180 000 conducteurs et représentent les deux tiers des 227 000 condamnations en 2023. Des affaires traitées à distance, par ordonnances, dans plus de huit cas sur dix. Le ministère détaille uniquement les sanctions infligées pour l'alcool (92 500 cas). Pour un premier abus de boisson au volant, elles restent en général légères, mais se cumulent: plus de la moitié des auteurs héritent, à titre de peine principale, d'une amende, 28% écotent d'une peine de substitution (suspension de permis, jours-amendes, obligation de stage, travail d'intérêt général...) et 16,6% d'une peine d'emprisonnement: 12% avec sursis total et tout de même 4,6% de prison ferme (5,1 mois en moyenne) ou avec sursis partiel. En cas d'infractions multiples ou de récidive, la part de détention grimpe à 29%, avec une durée moyenne de 6,1 mois. Délai de jugement: 6,9 mois (contre 12,6 mois en moyenne pour l'ensemble des délits).



N. VALLAURI/LA PROVENCE / MAXPPP

Défauts de papiers: cumul d'infractions dans 7 cas sur 10

149 000 conducteurs ont été mis en cause pour défaut de permis ou d'assurance, voire pour immatriculation frauduleuse. Avec, à la clé, seulement 62 000 condamnations, dont les trois quarts par ordonnance. Des peines d'amende dans six cas sur dix, allant de 370 € (assurance) à 476 € (permis), et 16% de peines de substitution. Ces délits étant en général associés à au moins une autre infraction grave, les 23% de passages au tribunal débouchent sur des peines de prison, dont la moitié ferme (5,2 mois) ou avec sursis partiel. Délai de jugement: 8,4 mois.

Obstacle au contrôle: 50% de classements sans suite*

Parmi les 48 500 cas de refus de souffler dans l'éthylotest, délits de fuite, etc., près de la moitié ont été classés sans suite, pour 12 000 condamnations "seulement". Dans huit affaires sur dix, au moins deux infractions se

cumulant, les peines d'amende (pour 40% des cas) font le grand écart: de 404 à 2000 €. Et les passages au tribunal (pour 42,5%) se traduisent par autant de peines de prison, dont la moitié ferme (7,3 mois) ou avec sursis partiel. Délai de jugement: 7,3 mois.

Atteintes "involontaires" aux personnes: tout dépend des circonstances

Sur 27 000 personnes impliquées dans un accident corporel, un tiers ont bénéficié d'un classement sans suite, un autre tiers d'une procédure alternative, pour 6 500 condamnés "seulement". Avec une grande différence de traitement selon la présence ou non de circonstances aggravantes (alcool, délit de fuite...). En cas de blessures, la peine d'emprisonnement est en général assortie d'un sursis total, mais elle est cependant ferme dans 20% des affaires (de

5,9 à 9,1 mois d'incarcération selon les circonstances). En cas d'homicide, la prison est requise dans 95 à 99% des cas, mais 87% des condamnés bénéficient d'un sursis total. Néanmoins, en présence de facteurs aggravants ou de récidive, le taux d'emprisonnement atteint jusqu'à 97%, avec une durée de peine allant jusqu'à 23,6 mois, et des amendes de plusieurs milliers d'euros (4 000 € en moyenne en 2020). Délai moyen de jugement: de 9,1 à 23,6 mois.

Pascal Charles



SHUTTERSTOCK

*CRPC: comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, mode de poursuite simplifié applicable quand l'encouru est une amende ou une peine de prison de 5 ans maxi.
**Hormis 6% des cas devant le tribunal de police et 1% devant une juridiction pour mineurs.

Bilan

Plus de 20 000 emprisonnements!

On dénombre 6188 conducteurs mis derrière les barreaux pour alcoolémie au volant, environ 3000 pour stupéfiants, 7270 pour défaut de papiers, 2532 pour obstacle au contrôle et plus de 1200 pour atteintes physiques. Ce qui fait donc plus de 20 000 placements en détention en 2023. Un chiffre impressionnant en soi, mais qui reste modeste au regard des quelque 900 000 délits enregistrés, tous théoriquement passibles de prison. Et ça va empirer, puisque l'on sait déjà que le nombre de délits a, pour la première fois, franchi le cap du million en 2024.

LA QUESTION INATTENDUE

Combien y a-t-il de noms de modèles dans le parc automobile?



Ça peut sembler peu, mais c'est normal: ici, on parle des modèles par famille, c'est-à-dire, par exemple, celle de la "Clio", quelle que soit sa génération. A ce titre, c'est bien la citadine de Renault qui est, de loin, la plus présente sur nos routes avec, en tout, 2,79 millions d'exemplaires en circulation. Arrive ensuite les Megane (1,81 million), Citroën C3 (1,65), Peugeot 208 (1,29), Twingo (1,11) et 308 (1,04). Détail amusant, à l'autre extrémité, 191 modèles sont des "fils uniques".

AAA-DATA

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

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Vienne (86)
RN149. Un inédit Renault Captur, repéré ici sur l'aire de covoiturage de Vouillé. On remarque que, sur ce nouveau modèle de voiture radar privatisée, le flash sous la plaque d'immatriculation n'est plus centré. Céline G.
46°38'44.3"N 0°10'53.9"E

Voiture radar privatisée Mayenne (53)

RD962. Ford Mondeo (FZ-174-LE) à Château-Gontier-sur-Mayenne. Des voitures comme celle-ci passent souvent par ici, en chemin pour Laval. Silvère B.
47°49'26.1"N 0°41'35.4"W



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!

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

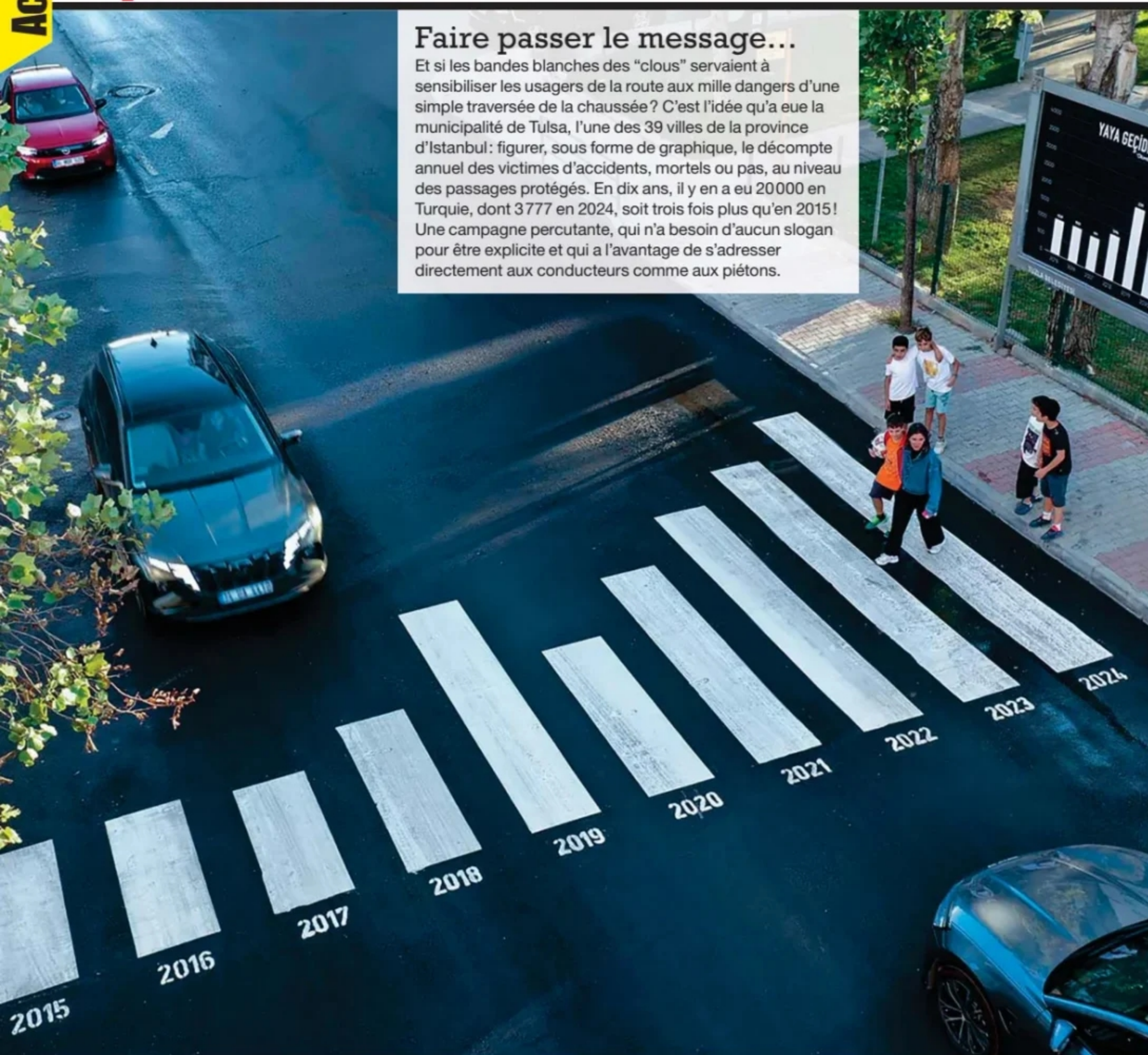
durée de l'examen en circulation pour les permis de conduire des catégories A1 et A2 passe de 40 à 32 minutes. **Et de cinq!** La cinquième saison de la loi montagne, qui rend obligatoire les équipements hivernaux dans 34 départements, s'ouvre ce 1^{er} novembre (toujours sans verbalisations en vue).

PLAQUE:
LA SÉRIE DU
MOMENT

EUROPEAN UNION
F HG - 123 - JC 34

Faire passer le message...

Et si les bandes blanches des "clous" servaient à sensibiliser les usagers de la route aux mille dangers d'une simple traversée de la chaussée? C'est l'idée qu'a eue la municipalité de Tuzla, l'une des 39 villes de la province d'Istanbul: figurer, sous forme de graphique, le décompte annuel des victimes d'accidents, mortels ou pas, au niveau des passages protégés. En dix ans, il y en a eu 20000 en Turquie, dont 3777 en 2024, soit trois fois plus qu'en 2015! Une campagne percutante, qui n'a besoin d'aucun slogan pour être explicite et qui a l'avantage de s'adresser directement aux conducteurs comme aux piétons.



TUZLA BELEDİYESİ



Vos images

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

On a beau chercher dans le code de la route, aucune trace de cette limitation de vitesse "alternative".
Flashé à Voves (28).

Par G. Nicolle



Ça va sans dire, mais ça va mieux en le disant. Message probablement provisoire, car sur fond jaune, repéré à Pontchâteau (44).

Par D. L.



Une déco girafe sur un camion grue, ça, c'est une idée qui vaut le "cou" d'œil! Doublé du côté de Boulogne-sur-Mer (62).

Par Yohann

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS

**"pour notre
anniversaire
de mariage,
j'ai emmené
ma femme
au salon
de l'auto"**

irvin l.
garagiste motrio

**1400 GARAGES
PARTOUT EN FRANCE**

MOTRIO
votre voiture, notre moteur



SPÉCIAL SUV 15



SCOOP

SB MEDIE

Audi Q2 e-tron \ Début 2027

S'appellera-t-il A2 e-tron ou Q2 e-tron ? La question reste ouverte pour ce futur SUV électrique d'environ 4,40 m, destiné à devenir le nouveau modèle d'entrée de gamme chez Audi en remplacement des A1 et Q2, en fin de carrière. Une chose est sûre : il s'inspirera de certains codes stylistiques de l'A2, le petit monospace des années 2000, comme en témoigne la forme si particulière de la lunette arrière. Sa présentation est attendue à l'automne 2026, en marge du prochain Mondial de l'auto à Paris.

■ Tarif : à partir de 40 000 €*



PHOTO OFFICIELLE

ALPINE



ILLUSTRATION Auto Plus

R. DEMARETS

DS N°7 \ Été 2026

Parmi les trois nouveaux modèles annoncés par DS d'ici à l'été 2026, le plus important reste sans doute celui qui remplacera l'actuel DS 7, son best-seller. Rebaptisé N°7, ce nouvel opus s'inspirera du design de la grande "cross-berline" N°8 et passera à l'électrique, tout en conservant une offre hybride (145 ch) et hybride rechargeable (225 ch). Sa silhouette sera plus élancée, sans pour autant céder à la mode des SUV coupés.

■ Tarif : à partir de 52 000 €*



PHOTO OFFICIELLE

BMW

futures stars en vue

Parmi les nombreuses nouveautés à venir chez les grands constructeurs, les SUV et autres crossovers conservent une place de choix. Qu'on les adore ou qu'on les critique, ils restent incontournables sur le marché français. Tour d'horizon des modèles les plus attendus dans les showrooms d'ici à 2028.



Alpine A390

\\ Décembre 2025

Le premier crossover d'Alpine s'apprête à prendre la route. Il sera à l'essai mi-novembre. Un modèle stratégique pour la marque, destiné à séduire une clientèle plus large que celle de l'A110. Par rapport à sa sportive emblématique, Alpine promet des sensations de conduite proches, malgré un poids... deux fois supérieur (plus de 2 100 kg) ! Son secret ? Un système intelligent capable de répartir la puissance entre ses trois moteurs (un à l'avant, deux à l'arrière) pour optimiser l'agilité dans les virages.

■ Tarif : à partir de 67 500 €



BMW iX3

\\ Mars 2026

Ce SUV électrique familial (4,78 m) inaugure une nouvelle ère pour BMW, tant par son design (la photo parle d'elle-même !) que par ses innovations technologiques (instrumentation déportée en bas du pare-brise et sur toute sa largeur, affichage tête haute 3D, système d'infodivertissement dopé à l'IA). Il adopte également des moteurs plus efficaces et des batteries de nouvelle génération, dont la densité énergétique a été optimisée pour réduire la consommation et allonger la distance parcourue entre deux charges. L'iX3 50 xDrive (469 ch, quatre roues motrices, batterie de 108,7 kWh), seule version disponible pour l'instant, revendique jusqu'à 720 km d'autonomie en cycle mixte.

■ Tarif : à partir de 71 950 €



Mercedes GLA \\ Été 2026

C'est l'une des stars de la marque attendues en 2026. La nouvelle génération de GLA compte retrouver des couleurs sur le segment des SUV compacts chics (notamment face au BMW X1) avec un design plus dynamique et un niveau d'équipement à la pointe de la technologie. Comme le coupé CLA – dont il reprendra la base technique –, le GLA "3" proposera une gamme multiénergie, composée de motorisations hybrides 48 V et électriques.

■ Tarif : à partir de 48 000 €*

ILLUSTRATION
Auto Plus

R. DEMARETS

Peugeot 2008 \ Début 2028

Un 2008 peut en cacher un autre. La nouvelle génération du petit SUV de Peugeot ne remplacera pas le modèle actuel, qui restera au catalogue dans une version modernisée conservant un moteur hybride. Le futur 2008, lui, sera 100 % électrique et marquera une vraie rupture de style, avec son large bandeau intégrant les optiques et le logo rétro-éclairé. L'habitacle ne sera pas en reste avec son volant rectangulaire, baptisé Hypersquare, tout droit sorti d'un film de science-fiction.

■ Tarif : à partir de 36 000 €*

ILLUSTRATION
Auto Plus

R. DEMARETS

Nissan Juke \ Début 2027

Fini les gros phares ronds et la calandre en "V". Le troisième Juke abandonnera les éléments qui caractérisaient ce modèle depuis les débuts du premier opus, en 2010, au profit d'un style bien plus anguleux. En adoptant la plate-forme de la Renault Megane E-Tech, il grandira légèrement pour atteindre environ 4,30 m et passera au tout électrique. Le modèle actuel poursuivra sa carrière en parallèle, afin de maintenir une offre thermique.

■ Tarif : à partir de 36 000 €*

PHOTO OFFICIELLE



TOYOTA

Toyota C-HR+ \ Été 2026

Prévu à l'origine cet automne, le lancement du C-HR+ (testé dans le prochain numéro) est finalement repoussé au début de l'été prochain. Bien que ce SUV coupé électrique reprenne le nom de l'un des best-sellers de la marque (C-HR), il a plus en commun avec le bZ4X : plate-forme, mobilier intérieur, motorisations... La gamme comprend trois versions (167, 224, et 354 ch 4x4) et deux batteries (57,7 et 77 kWh), pour une autonomie annoncée jusqu'à 600 km environ.

■ Tarif : à partir de 38 000 €*

CONCEPT-CAR



VOLKSWAGEN

Volkswagen ID. Cross \ Automne 2026

Fini l'excès d'originalité. Pour ses futurs modèles 100 % électriques, Volkswagen revient à un style plus sobre, fidèle à son ADN. Ce prototype, qui annonce un petit SUV d'environ 4,16 m de long, en est la parfaite illustration. Cousin branché du T-Cross, il promet une autonomie confortable pour le segment (420 km) et de nombreux aspects pratiques : plancher modulable, coffre avant, dossier de siège passager rabattable...

■ Tarif : à partir de 29 990 €*



ILLUSTRATION Auto Plus



R. DEMARETS

Renault Captur \ Fin 2027

L'actuel Captur, profondément restylé au printemps 2024, jouera encore les prolongations avant d'être renouvelé à l'horizon 2027-2028. Son remplaçant restera fidèle au thermique (l'électrique étant réservé au R4 E-Tech sur ce segment) mais misera sur une offre entièrement électrifiée (hybride 48 V, full hybrid). Pour mieux se distinguer de son grand frère Symbioz, plus familial, le Captur "3" adoptera un style plus sportif : ailes galbées, ligne de toit plus fuyante, poignées arrière dissimulées dans les montants.

■ Tarif : à partir de 28 000 €*

Alfa Romeo Stelvio \ Courant 2027

ILLUSTRATION



LA RSON

Une nouvelle plate-forme permettra à l'italien d'accueillir des motorisations hybrides et électriques. Un vrai tournant pour ce modèle qui ne propose aujourd'hui aucune version électrifiée.

Fiat "Multipla" \ Automne 2026

CONCEPT-CAR



FIAT

Fiat va agrandir la famille "Panda" avec un SUV urbain familial, disponible en versions 5 ou 7 places et proposé en thermique comme en électrique. Ce sera un proche cousin du Citroën C3 Aircross.

Jeep Compass \ Décembre 2025

PHOTO OFFICIELLE



JEEP

S'il conserve un style fidèle à l'esprit Jeep, le Compass adopte la plate-forme multiénergie des Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008. Une version 4x4 reste bien sûr au programme.

Kia EV2 \ Été 2026

CONCEPT-CAR



KIA

Kia prépare un petit crossover électrique (environ 4 m) pour succéder à la citadine Rio. Fabriqué en Europe, il visera un prix d'appel autour de 25 000 € et sera dévoilé début 2026, au salon de Bruxelles.

Skoda Epiq \ Printemps 2026

PHOTO OFFICIELLE



SKODA

Kia EV2, Renault 4, VW ID. Cross... le segment des mini-SUV électriques accueillera bientôt l'Epiq. Il promet une autonomie confortable de 400 km et un coffre de 490 dm³, digne du segment supérieur.



Au bout de l'interminable capot trône la traditionnelle étoile. Celle-ci est éclairée, pour l'occasion, tout comme l'imposante calandre verticale, en majesté entre deux optiques discrètes...

CONCEPT-CAR



MERCEDES VISION ICONIC

PHOTOS : MERCEDES-BENZ AG

Le futur conjugué au passé

Mercedes a dévoilé ce concept-car sculptural qui mêle héritage et avenir. Il préfigure les orientations de la marque en matière de design et de technologies.

Le passé semble à la mode chez les constructeurs automobiles. C'est le cas aussi chez Mercedes, qui s'inspire de ses modèles légendaires des années 1960-1970, comme les W111, W108 et 600 Pullman, pour réinterpréter sa calandre. Ce nouveau design habille déjà le GLC électrique, mais sa présence sur ce concept-car (surmonté, en outre, de l'étoile sur le capot dans sa forme traditionnelle) confirme qu'il habillera les futures productions de la marque. L'habitacle fait, lui, référence aux



Si l'imposante proue peut surprendre, la poupe affiche une élégance raffinée. Les larges épaulements, les lignes fluides, ainsi que le simple trait de feux ne sont pas sans rappeler une certaine Mercedes 300 SL.

années 1930 avec son style Art déco, une planche de bord en forme de Zeppelin et une totale absence d'écran numérique... Mais ce Vision Iconic met surtout en avant des technologies d'avenir comme une peinture photovoltaïque qui génère de l'énergie électrique (pour aug-

menter l'autonomie), la conduite autonome de niveau 4, la direction "steer-by-wire" (sans liaison mécanique entre le volant et les roues avant) et un système d'informatique neuromorphique (qui imite le fonctionnement du cerveau humain), afin d'optimiser les aides à la conduite et les



Comme l'extérieur, l'habitacle affiche un luxueux style rétro-futuriste, très Art déco, avec banquette velours, volant classique, marqueterie et... pas d'écran !

Et aussi...

Yangwang U9 XTreme brille au Nürburgring

Un mois après avoir atteint la vitesse record (en ligne droite) de 496,22 km/h, cette supercar électrique a relevé le défi du circuit en s'attaquant à la célèbre "Nordschleife". Le bolide de 3000 ch (et 2471 kg!) a réalisé les 20,832 km du mythique "Enfer vert" allemand en 6'59"157, établissant ainsi un nouveau record pour une supercar électrique.



YANGWANG

Mercedes GLC électrique : des tarifs calés sur ceux du BMW iX3

Dévoilé au salon de Munich en septembre, le nouveau SUV électrique est déjà disponible à la commande. Seule version accessible au lancement : le GLC 400 4Matic (489 ch, batterie de 94 kWh, autonomie annoncée jusqu'à 700 km), richement doté, s'affiche à partir de 71 900 €. Soit 50 € de moins que son rival, le BMW iX3 50 xDrive (469 ch, 108,7 kWh, jusqu'à 805 km)...



MERCEDES-BENZ AG

rendre moins énergivores. Même s'il n'a pas vocation à devenir un véhicule de série, ce Vision Iconic pourrait-il annoncer des évolutions sur la Classe S restylée, bientôt dévoilée ?

La naissance d'une tendance ?

Long capot, face verticale, surfaces lisses, vitrage étroit, ces trois concept-cars (le Jaguar et l'Audi sont du même designer) affichent une silhouette troublante de ressemblance. Serait-ce la nouvelle tendance des marques premium ?

Mercedes Vision



Jaguar Type 00



JAGUAR

Audi Concept C



AUDI

**Auto
Plus**

**PRIX
MEILLEURS
DISTRIBUTEURS AUTOMOBILES
2026**



**PARTICIPEZ
AU SONDAGE
NATIONAL**

**Donnez-nous
votre avis
en répondant
au questionnaire
sur autoplus.fr**

**VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL
ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE
RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES
« Meilleurs Distributeurs de France » ?**

**Transmettez-nous directement
vos coordonnées
à autoplusevents@reworldmedia.com**

TENTEZ DE GAGNER
une enceinte Marshall et
des montres connectées
Ice-Watch.
C'est très simple !



Extrait du Règlement : ERAS organise du 10 octobre au 10 novembre 2025, un jeu-concours ouvert à toute personne majeure résidant en France Métropolitaine. Pour participer, il suffit de répondre au questionnaire disponible sur le site autoplus.fr. Les gagnants seront tirés au sort dans un délai d'un mois après la fin de jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'informations, consulter le Règlement disponible sur <https://autoplus.fr>

Auto Plus

À VOS CÔTÉS POUR NOËL !



30 NUMÉROS OFFERTS sur 52 + UNE ENCEINTE EN CADEAU

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

Haut-parleur 5.0 sans fil en ABS recyclé avec poignée en PU. 1 Batterie rechargeable Li-ION 500 mAh incluse. Comprend un port pour carte SD et un câble AUX/USB. Données de sortie : 5W, 3 Ohm et 5V. Durée d'écoute d'environ 4 heures.

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :
bit.ly/ap_1939

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718592

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

☐ Formule **ANNUELLE** **30 numéros OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + **une enceinte en cadeau** pour **79 € seulement** au lieu de 187,03 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

(1)

☐ Formule **MENSUELLE** **3 €** le 1^{er} mois **seulement**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,59 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

(2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN:

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

➤ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/ap_1939 la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

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

Email:

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabonmag@fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/12/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L. 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



P. 24, LES VOITURES À MOINS DE 20 000 € : nos avis, nos mesures et les versions conseillées pour les 17 modèles les moins chers du marché, à savoir les **BYD Dolphin Surf, Citroën C3 et C3 Aircross, Dacia Spring, Sandero, Sandero Stepway, Jogger et Duster, Fiat Panda, Grande Panda et Tipo, Hyundai i10, Kia Picanto, Leapmotor T03, MG3, Renault Clio et Suzuki Swift.**

◀ P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : la **DS N°4 PHEV 225** restylée.

P. 36, MATCH : le **Peugeot 3008 hybride rechargeable** face au **Renault Austral Hybride**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile

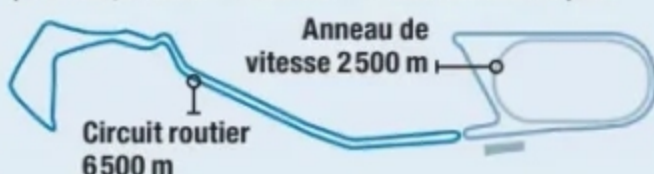


Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

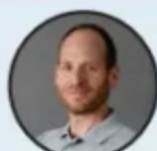
Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

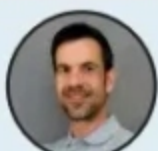
NOS ESSAYEURS



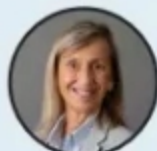
Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



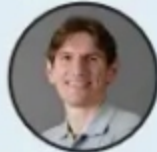
Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.

Le chiffre à retenir

6,7 l/100 km
conso sur autoroute

Peugeot 3008 Plug-in Hybrid e-DCS7 (195 ch)



Dans ce numéro, le tout nouveau Peugeot 3008 hybride rechargeable affronte le Renault Austral hybride (voir p. 36). Mais que vaut sa motorisation électrifiée (inédite chez Peugeot, mais déjà inaugurée par l'Opel Grandland) en matière de consommation lors des longs trajets autoroutiers ? Dans ce contexte, le SUV compact du Lion se contente de 6,7 l/100 km. Une valeur qui lui vaut la 8^e place parmi l'ensemble des modèles hybrides rechargeables passés par notre labo. Au sein de sa catégorie, il se hisse même sur la troisième marche du podium, ex æquo avec le BMW X1 xDrive30e, mais derrière les Kia Niro (6,3 l/100 km) et Toyota C-HR (6,5 l/100 km). La championne toutes catégories de la sobriété parmi les hybrides rechargeables reste la très efficiente Toyota Prius, avec seulement 5,7 l/100 km ! Enfin, et pour revenir au 3008, on notera que cette version plug-in ne consomme que 0,5 l/100 km de plus sur autoroute que l'hybride classique, malgré 50 ch de plus.

Vincent Desmonts



Y. LEFEBVRE

TOP 20

Le Peugeot 3008 "PHEV" face aux autres hybrides rechargeables

Conso autoroutière batterie vide (en l/100 km)

1 ^{re}	Toyota Prius 2.0 Hybride Rech. (223 ch)	5,7
2 ^e	Kia Niro 1.6 Hybride Rechargeable (183 ch)	6,3
2 ^e ex æq.	VW Golf 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	6,3
4 ^e	Mercedes Classe C 300e (313 ch)	6,4
5 ^e	BMW Série 2 Active Tourer 225e (245 ch)	6,5
5 ^e ex æq.	Toyota C-HR 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch)	6,5
5 ^e ex æq.	VW Passat 1.5 eHybrid (204 et 272 ch)	6,5
8 ^e	BMW X1 xDrive30e (326 ch)	6,7
8 ^e ex æq.	Peugeot 3008 1.6 Plug-in Hybrid (195 ch)	6,7
10 ^e	Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e (204 ch)	6,8
11 ^e	BYD Seal 6 DM-i Touring (212 ch)	6,9
11 ^e ex æq.	Opel Astra 1.6 Hybride Rechargeable (180 ch)	6,9
13 ^e	Audi A5 Avant 2.0 e-Hybrid quattro (367 ch)	7
13 ^e ex æq.	Cupra Terramar 1.5 e-Hybrid (204 ch)	7
15 ^e	Volvo V60 2.0 Hybride Recharg. T6 AWD (350 ch)	7,1
16 ^e	Cupra Leon 1.5 eHybrid (272 ch)	7,2
17 ^e	BMW X1 xDrive25e (245 ch)	7,3
17 ^e ex æq.	Cupra Formentor 1.5 e-Hybrid (272 ch)	7,3
19 ^e	BMW Série 5 Touring 530e xDrive (299 ch)	7,4
20 ^e	BMW Série 3 330e (292 ch)	7,5

◀ La Prius Hybride Rechargeable fait honneur à la tradition Toyota : elle détient en effet le record de sobriété sur autoroute, avec 5,7 l/100 km.



Toutes les voitures à moins de 20 000 €

Il y a encore quelques années, ce dossier se serait intitulé "Toutes les voitures à moins de 15 000 €". Or l'inflation tarifaire des véhicules neufs est telle que, même en relevant la barre de 5 000 €, seuls dix-sept modèles répondent à l'appel. Que valent-ils ? C'est tout le sujet.

À L'ÉPREUVE

Comme tous les produits manufacturés, les voitures sont frappées de plein fouet par l'inflation : il y dix ans, une Peugeot 208 premier prix s'affichait à 12 600 € quand, aujourd'hui, il faut au minimum 19 140 € pour repartir au volant d'une petite Lionne neuve. Dans le secteur automobile cependant, la hausse du coût de la vie est

aggravée par des normes (dépollution, sécurité...) toujours plus contraignantes et coûteuses, qui ont d'ailleurs amené les constructeurs à désertier le segment des minicitadines, trop difficiles à rentabiliser désormais. La transition à marche forcée vers le tout électrique a aussi sa part de responsabilité dans la hausse des prix, en ce qu'elle entraîne un renchérisse-

ment des gammes concernées (coût des batteries), et ce malgré les dispositifs successifs d'incitation à l'achat. Chargés d'assurer la transition, les modèles hybrides répercutent quant à eux les frais supplémentaires dus à l'électrification de leurs moteurs thermiques (électromoteur, batterie...). Bref, pas facile aujourd'hui de payer une voiture neuve moins de 20 000 €.

Nous avons réuni ici tous les modèles qui parviennent encore à maintenir leurs tarifs (au moins en entrée de gamme) sous cette barre fatidique. Que valent-ils ? S'agit-il de véhicules au rabais ou bien en a-t-on malgré tout pour son argent ? Mesures de notre labo à l'appui, nos essayeurs vous livrent ici leur jugement détaillé sur les dix-sept voitures concernées. ■

BYD Dolphin Surf à partir de 19 990 € ÉLECTRIQUE



La version conseillée

Active - 30 kWh - 88 ch - 19 990 € / 19 000 €*
N. SOLER

Une voiture électrique à 19 000 € ? C'est possible avec la Dolphin Surf d'entrée de gamme ! Pour afficher un tarif aussi bas (et sans bonus, cette chinoise n'y ayant pas droit), de menus sacrifices ont été consentis : la batterie passe de 40 à 27 kWh, la puissance chute à 88 ch et l'équipement est (un peu) allégé. On perd ainsi les jantes en alliage, les sièges avant électriques (!) ou le capteur de pluie. Mais la dotation reste riche avec, notamment, la caméra de recul, le GPS, le régulateur adaptatif ou la sellerie en cuir vegan. Pour ne rien gâcher, l'habitabilité apparaît généreuse (même si

quelques centimètres de plus en largeur à l'arrière ne feraient pas de mal), le coffre, spacieux et la finition, très correcte. Plus surprenant : cette Dolphin Surf affiche de belles qualités routières, avec un châssis plutôt efficace, un amortissement bien calibré et des performances très suffisantes au quotidien. On peut même ajuster la récupération d'énergie sur deux niveaux ! Un réglage qui ne s'effectue cependant que via un écran tactile (qui pivote, ça amusera les enfants !) aux menus confus. L'autonomie est un peu juste et il manque un essuie-glace arrière. Mais à part ça... **V. D.**



AUTOHAUS BLEUEL GMBH

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	175 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / 0 €
Batterie lithium-ion LFP	27 kWh (capacité utile estimée)
Accélération 1 000 m D. A.	34s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	9s1
Autonomie moyenne	200 km
Temps de charge Wallbox 7,4 kW/borne rapide	5 h/30 mn ⁽¹⁾
Coffre	310 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	3,99 x 1,72 x 1,59
Durée de garantie	6 ans ou 150 000 km ⁽²⁾

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Banquette fractionnable • Caméra de recul • Clé mains libres • Clim' manuelle • Feux de route auto. • GPS • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Radar de recul • Régulateur adaptatif • Rétroviseurs électriques • Sièges en cuir vegan.

Il lui manque • Essuie-glaces auto. (indisponible) • Essuie-glace AR (indisponible) • Roue de secours (indisponible).

Le verdict

Une référence !



Au sommaire

BYD Dolphin Surf	Electrique	P. 24
Citroën C3	Essence	P. 25
Citroën C3 Aircross	Essence	P. 26
Dacia Spring	Electrique	P. 26
Dacia Sandero	Essence	P. 27
Dacia Sandero Stepway	Essence/GPL	P. 26
Dacia Jogger	Essence/GPL	P. 27
Dacia Duster	Essence/GPL	P. 28
Fiat Panda	Essence	P. 28
Fiat Tipo	Diesel	P. 28
Fiat Grande Panda	Hybride	P. 29
Hyundai i10	Essence	P. 29
Kia Picanto	Essence	P. 30
Renault Clio	Essence	P. 31
Leapmotor T03	Electrique	P. 30
MG3	Hybride	P. 30
Suzuki Swift	Essence	P. 31

Citroën C3 à partir de 18 350 € ESSENCE



La version conseillée

1.2 Turbo Plus - 100 ch - 18 350 € / 17 800 €*

Techniquement, la C3 démarre à 15 850 € en essence, mais dans une finition You très dépouillée. Mieux vaut rajouter 2 200 € pour accéder à cette version Plus, à la dotation moins pingre. Celle-ci s'enrichit notamment de l'écran tactile avec Mirror Screen, de la banquette fractionnable, des rétroviseurs électriques ou encore des sièges Advanced Comfort plus généreusement rembourrés. La présentation gagne également en prestance, avec des barres de toit, des boucliers enjolivés et des phares à leds. La planche de bord agréablement dessinée se

distingue par son instrumentation numérique projetée sur un bandeau à la base du pare-brise et ses nombreux rangements... moins par sa qualité de finition, très quelconque. Sous le capot, on trouve la dernière évolution du 1.2 PureTech (mais ne l'appellez plus comme ça!), désormais doté d'une distribution par chaîne. Plutôt volontaire et pas trop gourmand, il donne satisfaction. Avec ses suspensions très souples, la C3 privilégie le confort, au prix d'un roulis en virage parfois excessif. Sa direction pourrait également faire preuve de davantage de précision. **V. D.**



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	127 g/km/+ 360 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9s7/11s9/16s6
Consommation moyenne	6,3 l/100 km
Coffre	310 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,02 x 1,76 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Banquette fractionnable 2/3-1/3 • Bluetooth • Clim' manuelle • Mirror Screen sans fil • Phares et essuie-glaces auto. • Radar de recul • Régulateur/limiteur de vitesse • Sièges Advanced Comfort • Vitres AV électriques.

Il lui manque • Recharge smartphone par induction (indisponible) • Vitres AR électriques (indisponible).

Le verdict

Intéressant

Citroën C3 Aircross à partir de 19 900 € ESSENCE



La version conseillée

1.2 Turbo You - 100 ch - 19 900 € / 20 798 €*
TIPICARS

Le C3 Aircross casse les prix parmi les SUV citadins : dans sa version de base, il s'affiche à moins de 20 000 €, rivalisant au passage avec un certain Dacia Duster ! Sauf qu'avec le malus de 898 €, on paiera près de 20 800 € au final. En outre, à ce tarif-là, il ne faudra pas espérer une présentation luxueuse, et la liste des équipements qui manquent dépasse celle de ceux qui sont livrés de série (voir ci-contre) ! On ne pourra pas non plus opter pour la configuration sept places, affichée à partir de 23 150 €. Cela dit, on profite déjà d'une belle habitabilité et d'un coffre parmi les plus

spacieux de la catégorie. Grâce à son couple généreux et à sa boîte 6 vitesses bien étagée, le 1.2 turbo se révèle suffisant au quotidien, tout en restant raisonnablement sobre. Suspensions souples, direction ultralégère, roulis appuyé : le C3 Aircross est du genre mou ! Sa conduite manque donc d'intérêt, mais en contrepartie, on apprécie le confort des suspensions. En revanche, les bruits aérodynamiques se font trop entendre sur voie rapide. Au final, ce C3 Aircross de base manque d'un peu de raffinement pour donner pleine satisfaction.



NOS MESURES

Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	134 g/km / + 898 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/12s2/15s8
Consommation moyenne	6,4 l/100 km
Coffre	460 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,40 x 1,80 x 1,66
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Bluetooth • Clim' manuelle • Phares automatiques • Radar de recul • Vitres AV électriques.

Il lui manque • Caméra de recul (indisponible) • Ecran tactile (indisponible) • Essuie-glaces auto. (indisponible) • Mirror Screen (indisponible) • Roue de secours (accessoire) • Sièges Advanced Comfort (indisponible) • Vitres AR électriques (indisponible).

Le verdict

Correct

Dacia Spring à partir de 16 900 € ÉLECTRIQUE



La version conseillée

Expression - 70 ch - 18 900 € / 18 520 €*
T. CORTESI

La Spring se repositionne avec un nouveau moteur de 70 ch en entrée de gamme et une batterie à la chimie LFP au lieu de la plus coûteuse NMC. La capacité de celle-ci est inférieure (24,3 kWh au lieu de 26,8), ce qui n'empêche pas Dacia d'annoncer la même autonomie (225 km WLTP). Des affirmations que nous vérifierons dès que possible sur nos bases. Si le premier prix reste inchangé, à 16 900 €, on préférera la deuxième finition Expression, moins dépouillée (clim', radar de recul, etc.), mais pas complète pour autant (pas de banquette fractionnable ou de rétros électriques, etc.). La présentation reste basique et les places arrière exiguës, mais à ce tarif, difficile d'être exigeant. Les 5 ch additionnels ne vont pas transfigurer les performances, suffisantes en usage urbain et périurbain.

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur électrique	Synchrone à aimant perm.
Couple maxi	137 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 380 €
Accélération 0 à 100 km/h	12s3
Autonomie mixte	225 km
Temps de charge	
Wallbox 7,4 kWh/borne rapide	3 h 20/29 mn ⁽¹⁾
Coffre	288 dm ³
Dim. L x l x h, en m	3,71 x 1,59 x 1,52
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽²⁾⁽³⁾

1. En option, de 20 à 80 % de capacité, à 40 kW maxi.
2. Sous condition d'entretien dans le réseau Dacia.
3. Batterie garantie 8 ans ou 120 000 km.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clim' manuelle • Instrum. numérique • Radar de recul • Régul./limiteur de vitesse • Vitres AV/AR électriques.

Il lui manque • Banquette fractionnable (indisponible) • Mirror Screen (indisponible) • Rétroviseurs électriques (indisponible) • Roue de secours (accessoire).

Désormais dotée d'une barre anti-roulis, la Spring profite également de suspensions revues et d'un freinage plus puissant, ce qui améliore ses modestes qualités routières.

Le verdict

Intéressant

Dacia Sandero Stepway à partir de 16 150 €



La version conseillée

1.0 Eco-G Extreme - 100 ch - 18 450 € / 18 300 €*
N. SOLER

Dacia vient de présenter ses Sandero restylées (voir Auto Plus n° 1937), attendues en début d'année 2026 (tarifs à venir). La Sandero Stepway conservera ses atouts de baroudeuse (châssis surélevé, barres de toit, protections...), mais ses moteurs d'entrée de gamme 1.0 TCe 90 et 1.0 Eco-G 100 disparaîtront au profit des 1.0 TCe 110 et 1.2 Eco-G 120. En attendant, la gamme actuelle continue jusqu'en fin d'année, et son positionnement reste très attractif. L'Eco-G 100 confère à cette citadine des performances suffisantes pour voyager, tout en économisant à l'usage (GPL à moins de 1 €/litre). Si la garde au sol, surélevée de 4 cm, s'apprécie pour affronter trottoirs, nids de poule et pistes occasionnelles, le centre de gravité plus élevé dégrade un peu la précision de comportement, et les suspensions,

Dacia Sandero à partir de 12 990 € ESSENCE



La version conseillée

1.0 SCe Expression - 65 ch - 14 700 € / 14 700 €*

Bientôt restylée, la Sandero "de base" gardera son moteur SCe 65 et restera la voiture la moins chère du marché (12 990 €). Pour autant, elle n'a rien d'un modèle au rabais. Outre sa bonne habitabilité et les équipements de sécurité obligatoires (lecture des panneaux, freinage d'urgence auto., alerte survitesse, AFIL...), elle comprend aussi un régulateur/limiteur de vitesse et un radar de recul. Mais pour 1 700 € de plus, le niveau Expression ajoute notamment la clim', l'écran tactile et une allure extérieure moins dépouillée. Les options ont toutefois été restreintes avant le restylage imminent.

Pour le reste, on retrouve le châssis de toutes les Sandero, partagé avec les Renault Clio actuelles, gage de confort et d'une tenue de route équilibrée. Sous le capot, bien sûr, le petit trois cylindres, ici sans turbo, ne fait pas de miracle pour voyager, mais il suffit au quotidien, y compris pour des trajets interurbains. Sachez cependant que pour 1 460 € de plus, le bloc 1.0 Eco-G 100 transfigure l'agrément et revient moins cher à l'usage grâce au GPL. Et si l'on associe l'Eco-G à la finition haut de gamme Journey, la facture finale reste sous la barre des 17 000 €, et la version est imbattable!



A. SAUNIER

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mm
CO ₂ /Malus	123 g/km/ + 260 €
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	37s8
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	15s3/26s4
Consommation moyenne	6 l/100 km
Coffre	430 dm ³ (1)
Dimensions L x l x h, en m	4,09 x 1,85 x 1,50
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km (2)

1. 380 dm³ avec l'option roue de secours (200 €).

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clim' • Ecran tactile • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Radar de recul • Radio DAB • Régulateur/limiteur de vitesse • Vitres AV électriques, etc.

Il lui manque • Aide au stationnement AV + caméra de recul • GPS (indisponible) • Roue de secours (200 €) • Vitres AR électr. (indisponible).

Le verdict

Intéressant

ESSENCE/GPL

NOS MESURES

Moteur turbo-essence/GPL	3 cyl. en ligne, 12S
Couple maxi	160 Nm à 2 100 tr/mm
CO ₂ /Malus	113 g/km/ + 50 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. (1)	33s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (1)	9s2/13s6/21s7
Conso moyenne (ess./GPL)	6,5/8,6 l/100 km
Coffre	356 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,10 x 1,85 x 1,54
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km (2)

1. En carburant au GPL.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Airbags (6) • Barres de toit • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile 8"/20,3 cm + Mirror Screen • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Vitres AV électr., etc.

Il lui manque • GPS (400 €).

plus verrouillées, perdent en moelleux. Mais pas au point de ternir l'homogénéité remarquable de cette citadine à tout faire, que nous recommandons en finition Extreme, tout équipée, pour 18 300 €*.

Le verdict

Une référence !

Dacia Jogger à partir de 18 500 € ESSENCE/GPL



La version conseillée

1.0 Eco-G Essential 5 places - 100 ch
18 500 € / 18 670 €*

Le Jogger est actuellement le seul modèle susceptible de satisfaire les familles à moins de 20 000 €. Et il est disponible aussi en version 7 places, pour 2 600 € de plus. Dans ce dernier cas, on dépasse à peine la barre fatidique de ce dossier, mais le rapport prix/prestations n'en demeure pas moins imbattable pour les familles nombreuses! Toutefois, comme les Sandero, le Jogger s'apprête à quelques changements esthétiques, mécaniques et à deux ou trois améliorations d'équipement (ouverture des commandes en fin d'année pour des livraisons à partir du premier trimestre 2026). Des évolutions qui ne freineront pas forcément les achats des versions actuelles des Sandero, mais qui donnent davantage à réfléchir pour le Jogger. En effet, la nouvelle motorisation 1.2 Eco-G procurera 20 ch de plus, ce qui ne sera

NOS MESURES

Moteur turbo-essence/GPL	3 cyl. en ligne, 12S
Couple maxi	160 Nm à 2 100 tr/mm
CO ₂ /Malus	118 g/km/ + 170 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. (1)	35s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e (1)	9s/13s/22s
Conso moyenne (ess./GPL)	7,2/9,9 l/100 km
Coffre	815 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km (2)

1. En carburant au GPL.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Barres de toit • Clim' • Lecture des panneaux • Phares et essuie-glaces auto. • Radar de recul • Radio DAB • Régulateur/limiteur de vitesse • Vitres AV électr., etc.

Il lui manque • Ecran tactile 8"/20,3 cm + Mirror Screen et prises USB (indisp.) • GPS (indisp.) • Roue de secours (indisp.).

pas du luxe pour ce modèle, plus lourd que la Sandero et, surtout, appelé à rouler plus souvent en charge (passagers et bagages). A moins de profiter d'un rabais sur l'actuel...

Le verdict

Intéressant

Dacia Duster à partir de 19 990 € ESSENCE/GPL



La version conseillée

1.0 Eco-G Essential - 100 ch - 19 990 € / 20 230 €*

Le tarif du Duster débute juste sous les 20 000 €... avant malus! Heureusement, celui-ci reste limité grâce à la motorisation Eco-G, qui permet aussi de faire de belles économies grâce au coût réduit du GPL. Sous le capot du Duster, cette mécanique n'éblouit certes pas par sa nervosité, mais elle apparaît suffisante au quotidien. Par ailleurs, le Duster 3 fait preuve de belles aptitudes routières, avec des suspensions mieux tenues que celles de son devancier, et un comportement plus dynamique. Sur le plan de la conduite, cette version de base préserve donc l'essentiel. Mais il faudra se

contenter du minimum syndical en matière de présentation: jantes en tôle, clim' manuelle, pas d'écran tactile... et donc pas de Mirror Screen ni de caméra de recul. On dispose quand même du radar de recul, ce qui facilitera les manœuvres. Pour le reste, il faudra s'en remettre à son smartphone! On pourra cependant acheter en accessoire un support pour ce dernier, qui viendra se fixer sur le système YouClip de la planche de bord. On se consolera avec le coffre hyper-volumineux, tout en regrettant que les occupants des places arrière n'aient pas davantage d'espace.



NOS MESURES

Moteur turbo-essence/GPL	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	170 Nm à 2 000 tr/mn ⁽¹⁾
CO ₂ /Malus	122 g/km / + 240 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A. ⁽¹⁾	35s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e ⁽¹⁾	9s8/12s2/17s8
Conso moyenne (ess./GPL)	6,8/9,6 l/100 km
Coffre	495 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,66
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km ⁽²⁾

1. En carburant au GPL.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Banquette 2/3-1/3 • Bluetooth • Clim' manuelle • Radar de recul • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétros électriques • Vitres AV électriques.

Il lui manque • Caméra de recul (indisponible) • Essuie-glaces auto. (indisponible) • Jantes alliage (indisponible) • Mirror Screen (indisponible) • Roue de secours (indisponible) • Vitres AR électr. (indisp.).

Le verdict

Intéressant

Fiat Panda à partir de 15 500 € ESSENCE



La version conseillée

1.0 Hybrid BSG Icône - 70 ch - 16 100 € / 15 700 €*

La vénérable Panda résiste vaillamment, malgré des gênes qui remontent à... 2003! Largement rentabilisée, la petite Fiat s'affiche à partir de 15 500 € en finition Pop, mais on préférera la version Icône, un peu moins dépouillée (5 places au lieu de 4, un régulateur de vitesse, une radio avec Bluetooth...), et qui coûte 15 700 €, remise déduite. A bord, si l'on ne se pâme pas devant la qualité des plastiques, on apprécie la présentation pas déplaisante et la sensation d'espace procurée par la vaste surface vitrée et la bonne garde au toit, notamment à l'arrière. En ville, son moteur à hybridation légère profite d'un stop/start à la douceur très appréciable, tandis que sa boîte à 6 rapports lui confère un soupçon de vivacité au feu vert. Mais les performances routières restent médiocres, et l'amortissement très souple

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	92 Nm à 3 500 tr/mn
CO ₂ /Malus	116 g/km / + 125 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	37s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	16s4/23s8/39s2
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Coffre	255 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	3,69 x 1,68 x 1,56
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Bluetooth • Clim' manuelle • Instrum. numérique • Radar de recul • Régul. de vitesse • Rétros électriques • Vitres AV électriques • Volant multifonction.

Il lui manque • Banquette fractionnable (indisp.) • Ecran tactile (indisp.) • Mirror Screen (indisp.) • Vitres AR électr. (indisp.).

engendre un certain flou dans le comportement. A noter: un nouveau moteur (encore) moins puissant (65 ch) va remplacer ce bloc-ci... probablement pas pour le meilleur!

Le verdict

Correct

Fiat Tipo à partir de 16 900 € DIESEL



La version conseillée

1.6 Multijet - 130 ch - 16 900 € / 17 160 €*

Supprimée en 2023, ressuscitée brièvement (actuellement vite, il en reste peu), la Tipo est étonnamment abordable pour son gabarit. D'autant que cette "Dacia Logan à l'italienne" (mais assemblée en Turquie) ne se contente pas d'un petit moteur à essence, mais embarque un 1.6 turbodiesel de 130 ch! A partir de 17 160 €* malus compris, cette berline tricorps offre des performances respectables, des reprises sécurisantes grâce à ses 320 Nm de couple, un coffre immense (602 dm³), une belle habitabilité et surtout un appétit d'oiseau. Le quatre cylindres Multijet se contente de 5,1 l/100 km en moyenne. Economique, polyvalente, la Tipo présente hélas une finition intérieure démodée et peu raffinée. Elle se fiche aussi du confort de ses passagers: prises de roulis prononcées en virage, amortissement sec et mécanique

Fiat Grande Panda à partir de 19 400 €

HYBRIDE



La version conseillée

1.2 Hybrid Pop - 110 ch - 19 400 € / 18 400 €*

Une "vraie" hybride pour (nettement) moins de 20 000 €, c'est possible avec la Grande Panda! Reste que ses tarifs ont (légèrement) augmenté depuis le lancement, tandis que l'équipement suivait la courbe inverse. Si bien que pour 18 400 €, remise déduite, il faut désormais faire l'impasse sur l'écran tactile et le Mirror Screen, tandis que la banquette fractionnable et les jantes alliage restent indisponibles, même en option. Un peu rude! L'ambiance intérieure n'en est pas moins plutôt chaleureuse, grâce à quelques touches de couleur (qui font oublier la qualité médiocre des plastiques!),

tandis que l'habitabilité surprend pour un modèle aussi compact. Correct pour la catégorie (325 dm³), le coffre est cependant pénalisé par un seuil de chargement trop haut. Sur le plan dynamique, la Grande Panda hybride ne fait pas d'étincelles: performances moyennes, mécanique un peu trop bruyante, vibrations et à-coups en ville. Le tout, avec une consommation correcte, mais pas exceptionnelle, surtout pour un modèle électrifié. Par ailleurs, avec ses suspensions fermes, l'italienne apparaît nettement moins douillette que sa cousine, la Citroën C3.



SPOTICAR SOCADIA BIEVILLE BEUVEVILLE

NOS MESURES

Moteur essence + électrique	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi thermique	205 à 1 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	116 g/km / + 125 €
Boîte	Automatique, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	7s9
Consommation moyenne	6 l/100 km
Coffre	325 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4 x 1,77 x 1,59
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clim' manuelle • Instrum. numérique • Phares auto. • Radar de recul • Régulateur/limiteur de vitesse • Vitres AV électriques.

Il lui manque • Banquette fractionnable (indisponible) • Essuie-glaces auto. (indisponible) • Mirror Screen (indisponible) • Rétros électriques (indisponible) • Roue de secours (accessoire).

Le verdict

Correct

NOS MESURES

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
CO ₂ /Malus	123 g/km / + 260 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6s8/8s4/10s4
Consommation moyenne	5,1 l/100 km
Coffre	602 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,54 x 1,80 x 1,50
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽³⁾

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Caméra de recul • Clim' manuelle • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Radio/Bluetooth • Vitres AV électriques.

Il lui manque • GPS (indisp.) • Phares et essuie-glaces auto. (indisp.) • Prise USB AR (indisp.) • Régulateur adaptatif (indisp.).

bruyante... L'équipement de l'entrée de gamme est certes restreint, mais la version City, mieux dotée (jantes alu 16", phares à leds, écran tactile, Mirror Screen, banquette 40/60 et clim' auto.), frise les 20 000 € (19 960 € avec malus).

Le verdict

Intéressant

Hyundai i10 à partir de 18 600 €

ESSENCE



La version conseillée

1.0 Intuitive - 63 ch - 18 600 € / 16 200 €*

Avant qu'elle ne tire sa révérence en 2026, n'oublions pas la petite coréenne! L'i10 est l'une des rares minicitadines survivantes, avec un gabarit sans équivalent pour les manœuvres en ville, à l'heure où ses rivales dépassent allègrement les 4 mètres. L'i10 se démarque aussi par la richesse de son équipement. Même en version d'entrée de gamme Intuitive, à 16 200 €* après remise, rien ne manque, ou presque! Clim', régulateur de vitesse, écran tactile, GPS, feux de route auto. et radar de recul sont inclus de série... La finition Creative (+ 1 000 €) y ajoute la clim' auto., l'accès mains libres et une ambiance intérieure bicolore plus valorisante. Rien d'essentiel cependant. La Hyundai séduit par ailleurs par une habitabilité arrière très correcte pour deux adultes. Ses derniers apprécieront aussi le bon confort de

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	93 Nm à 3 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	110 g/km / 0 €
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Vitesse maxi	143 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	17s5
Consommation cycle mixte	4,8 l/100 km
Coffre	205 dm ³ (4)
Dimensions L x l x h, en m	3,60 x 1,68 x 1,48
Durée de garantie	5 ans (km illimités)

4. Mesure labo Auto Plus.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Caméra de recul • Clim' manuelle • Codes/phares auto. • Ecran tactile 8" avec GPS et Mirror Screen • Prises USB-C AV/AR • Radar de recul • Régul./limiteur de vitesse • Vitres AV électr.

Il lui manque • Accès mains libres (indisponible) • Clim' auto. (indisponible) • Vitres AR électriques (indisponible).

suspension. Quant au petit trois cylindres de 63 ch, il assure le minimum syndical, tout en modérant son appétit, et sa boîte de vitesses est particulièrement agréable à manipuler et participe à l'agrément.

Le verdict

Intéressant

Kia Picanto à partir de 16 290 € **ESSENCE**

La version conseillée

1.0 DPi Active - 63 ch - 17 390 € / 16 600 €*

La catégorie des minicitadines se réduit comme peau de chagrin, mais comme sa cousine, la Hyundai i10, la Kia Picanto est encore fidèle au poste, avec un excellent rapport prix/prestations. Proposée à partir de 16 290 € (millésime 2025), elle a bénéficié d'un restylage (calandre, optiques, boucliers). La planche de bord est moderne et sa finition, globalement soignée. Sur cet aspect, la Picanto surpasse même certaines concurrentes comme la Suzuki Ignis ou la Toyota Aygo X. Une fois installé, on est agréablement surpris par la sensation d'espace. Le poste de conduite est

accueillant et bien pensé, tandis que les passagers arrière jouissent d'un espace généreux pour une voiture de ce gabarit. Les modèles de 2025 sont encore nombreux en stock, et débutent avec le 1.0 DPi de 63 ch. S'il manque un peu de polyvalence sur voie rapide, ce petit moteur se rattrape par une sobriété appréciable. Une fois les stocks écoulés, le 1.0 GDi de 68 ch restera seul au catalogue (+ 700 à 900 €). L'entrée de gamme Motion est déjà richement équipée (radar de recul, feux de route auto., GPS...), mais nous vous conseillons l'Active (+ 1 100 €) pour bénéficier de la clim' (manuelle).



KIA MULHOUSE

LES CHIFFRES (données constructeur)

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	93 Nm à 3 750 tr/mm
CO ₂ /Malus	115 g/km / + 100 €
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Vitesse maxi	145 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	15s6
Consommation cycle mixte	5,1 l/100 km
Coffre	261 dm ³ (1)
Dimensions L x l x h, en m	3,61 x 1,60 x 1,49
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

1. Mesure labo Auto Plus.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Antibrouillards • Compteurs numériques • Climatisation • Ecran tactile 8" avec GPS et Mirror Screen • Isofix (2) • Phares auto. • Radar + caméra de recul • Régulateur/limiteur de vitesse, etc.

Il lui manque • Accès et démarrage mains libres (indisponible) • Clim' auto. (indisponible) • Essuie-glaces auto. (indisponible) • Jantes alu (300 €).

Le verdict

Intéressant

Leapmotor T03 à partir de 16 900 € **ÉLECTRIQUE**

La version conseillée

37,3 kWh - 95 ch - 16 900 € / 15 900 €*

Après quelques mois d'absence, la Leapmotor T03 revient avec une batterie LFP un peu plus petite (36 contre 40,4 kWh) et 14 ch en moins. Si les performances régressent quelque peu, l'autonomie reste intacte. Quant au tarif, il est toujours "canon": 16 900 €, et même 15 900 € une fois la remise et la (petite) prime CEE déduite (360 €)! Et pour ce prix, la T03 en offre un maximum côté équipement: écran tactile avec GPS (mais curieusement pas de Mirror Screen), clé sur smartphone, caméra de recul et même un toit vitré panoramique avec velum électrique! Pour ne rien gâter, la finition est très correcte et l'habitabilité surprend au vu du gabarit. Mais les interfaces manquent de clarté (menus complexes, clim' difficile à régler) et l'écran central vous renvoie la lumière du soleil en pleine figure! Sur la route,

NOS MESURES

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Couple maxi	158 Nm
CO ₂ /Bonus	0 g/km / - 360 €
Batterie lithium-ion	36 kWh (capacité utile)
Accélération 1 000 m D. A.	35s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	10s8
Autonomie moyenne	220 km
Temps de charge Wallbox 7,4 kW	6 h 30
borne rapide 45 kW	36 mn (1)
Coffre	230 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	3,62 x 1,66 x 1,58
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km (2)

1. De 30 à 80 % (donnée constructeur).
2. Batterie 8 ans ou 160 000 km.

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Caméra de recul • Clé sur smartphone • Clim' manuelle • GPS • Instrum. numérique • Phares auto. • Radar de recul • Régul. adaptatif • Rétros électr. • Toit panoramique • Vitres AV/AR électr.

Il lui manque • Essuie-glace AR (indisponible) • Mirror Screen (indisponible) • Roue de secours (indisponible).

la T03 offre un confort convenable, mais si le comportement routier semble sain, la direction floue et le manque d'adhérence sur le mouillé incitent à la prudence.

Le verdict

Intéressant

MG3 à partir de 19 990 € **HYBRIDE**

La version conseillée

1.5 Hybrid+ Standard - 195 ch
19 990 € / 19 600 €*

Cette finition d'entrée de gamme est la seule à passer sous la barre des 20 000 €. Mais la MG3 ne fait pour autant pas les choses à moitié: on a droit au régulateur adaptatif, à l'écran tactile avec GPS, à la clim' auto. ou encore à une caméra de recul. Tout y est, ou presque. Surtout, pour ce prix, on profite d'un moteur hybride remarquable. Fort de presque 200 ch, il fonctionne quasi systématiquement en mode électrique en ville et jusqu'à environ 80 km/h. De quoi profiter d'une auto douce et réactive, et surtout sobre. Sur voie rapide, l'ensemble est un peu moins fringant, à cause d'une boîte auto. à 3 rapports seulement, qui n'agit pas toujours de façon pertinente. Sur autoroute, il faut par exemple lui laisser le temps de composer, et gérer quelques "trous" à l'accélération. Mais le bilan global reste flatteur.

Renault Clio à partir de 16 900 € ESSENCE



La version conseillée

1.0 SCe Generation - 65 ch - 16 900 € / 16 900 €* N. SOLER

Toujours au catalogue, le "bon vieux" 1.0 SCe permet d'obtenir l'actuelle Clio à prix plancher. En attendant l'arrivée imminente de sa remplaçante, la Clio 5 a encore de vrais arguments, à commencer par son comportement routier sûr et efficace. Certes, ce bloc atmosphérique n'a rien d'un foudre de guerre. Poussif à l'accélération et peu tonique en relances, il ne représente pas le meilleur choix parmi les cinq motorisations au catalogue pour ceux qui ont besoin d'aligner les kilomètres. Mais le petit trois cylindres convient très bien à un usage en milieu urbain et périurbain. Dans cet

environnement, il brille par sa frugalité. Les passagers apprécieront le confort des suspensions et de la banquette, ainsi que l'habitabilité correcte aux places arrière. Mention spéciale pour le coffre, volumineux, et pour l'habitacle, bien pensé, ergonomique et sérieusement fini, même sur cette inédite entrée de gamme Generation qui accompagne la fin de carrière de la Clio 5. Elle intègre les remises pratiquées jusque-là en finition Evolution, et ajoute à la dotation de cette dernière des jantes alliage. Le tout facturé 16 900 €* (malus de 210 € et remise symbolique de 1 % déduits).



RENAULT

NOS MESURES

Moteur essence	3 cylindres en ligne, 12S
Couple maxi	95 Nm à 3 600 tr/mm
CO ₂ /Malus	120 g/km / + 210 €
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	38s
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	14s9/26s2
Consommation moyenne	6 l/100 km
Coffre	370 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,05 x 1,80 x 1,44
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clim' manuelle

• Compteurs numériques • Ecran tactile 7" • Freinage d'urgence auto. • Isofix (3) • Jantes alliage 16" • Radar de recul • Régulateur/limiteur de vitesse • Vitres électriques AV/AR.

Il lui manque • Accès et démarrage mains libres (indisponible) • Caméra de recul (indisponible) • GPS (indisponible).

Le verdict

Intéressant

NOS MESURES

Moteur essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi thermique/électr.	128/250 Nm
CO ₂ /Malus	100 g/km / 0 €
Boîte	Automatique, 3 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne	5,4 l/100 km
Coffre	306 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	4,12 x 1,80 x 1,51
Durée de garantie	7 ans ou 150 000 km

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clim' auto. • Ecran 10,25"/25,4 cm avec Mirror Screen • Freinage d'urgence auto. • Lecture des panneaux • Radar + caméra de recul • Vitres AV électriques • Régul. adaptatif.

Il lui manque • Essuie-glaces auto. (indisp.) • Jantes alliage (indisp.) • Rétros. rabattables électriquement (indisp.).

À l'intérieur, la finition est sérieuse, même si l'ergonomie des commandes et de l'écran n'est pas assez intuitive. Places arrière logeables et coffre correct complètent un tableau fort réussi.

Le verdict

Une référence !

Suzuki Swift à partir de 17 390 € ESSENCE



La version conseillée

1.2 Hybrid SHVS Advantage - 82 ch
17 390 € / 15 700 €* N. SOLER

Moins populaire que ses rivales européennes, la petite japonaise ne manque pourtant pas d'intérêt. Tout d'abord son tarif à partir de 15 700 €* (avec 10 % de remise), assorti d'un niveau d'équipement comparable à celui d'un véhicule de la catégorie supérieure dès l'entrée de gamme (voir ci-contre). Son petit gabarit (3,86 m) ensuite, qui devient rare pour une citadine polyvalente et peut à lui seul justifier l'achat face à des citadines de plus de 4 mètres. Pour autant, les passagers disposent d'un bel espace aux jambes à l'arrière. Ils devront cependant se montrer sélectifs avec leurs bagages, le petit volume de coffre étant la contrepartie du gabarit. Maniable en ville et dotée d'une bonne visibilité à travers ses grandes surfaces vitrées, la Swift se montre aussi agréable à mener sur la

NOS MESURES

Moteur essence + électrique	4 cylindres en ligne, 16S
Couple maxi	107 Nm à 2 800 tr/mm
CO ₂ /Malus	98 g/km / 0 €
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s2
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	13s/20s2
Consommation moyenne	4,9 l/100 km
Coffre	295 dm ³
Dimensions L x l x h, en m	3,86 x 1,74 x 1,50
Durée de garantie	3 ans ou 100 000 km

L'ÉQUIPEMENT

De série • AFIL • Airbags (6) • Clé mains libres • Clim' manuelle • Ecran 9" avec GPS et Mirror Screen sans fil • Radar + caméra de recul • Régulateur de vitesse adaptatif • Surveillance des angles morts.

Il lui manque • Jantes alliage (indisponible) • Siège conducteur réglable en hauteur (indisponible).

route grâce à son poids plume (940 kg) et à la bonne santé du trois cylindres micro-hybride de 82 ch, par ailleurs ultrasobre. Seul l'amortissement, plutôt ferme, peut déplaire.

Le verdict

Intéressant



HYBRIDE RECHARGEABLE

DS N°4

1.6 Plug-in Hybrid Etoile cuir Nappa - 225 ch

55 500 € / 52 170 €*



PREMIER TEST DE LA DS 4 RESTYLÉE

Au-delà des apparences...

Quatre ans après sa sortie, la compacte premium française évolue. Sa calandre s'illumine, sa gamme est remaniée, et surtout sa motorisation hybride rechargeable est totalement revue.

Face à ses rivales allemandes (Audi A3, BMW Série 1 et Mercedes Classe A), l'actuelle DS 4 peinait à se distinguer. Pour se relancer, l'unique compacte premium tricolore connaît quelques changements. Style, motorisation, gamme et équipements évoluent. Le constructeur profite de cette occasion pour adapter le nom de sa berline à

celui adopté par les nouveaux modèles, comme la DS N°8. La DS 4 devient donc N°4, tandis que "DS Automobiles" apparaît désormais en toutes lettres sur le hayon. À l'avant, une ligne lumineuse traverse la calandre horizontalement. Elle intègre le logo, lui aussi rétroéclairé. Un effet de style à la mode, y compris sur les allemandes, mais que ceux qui préfèrent la discrétion regret-

teront peut-être. Sous le capot, DS chamboule tout. À la trappe, l'essence PureTech 130 ch, dont l'hybride 48 V de 145 ch prend le relais en entrée de gamme. Le diesel 1.5 BlueHDi de 130 ch, indisponible au lancement, reviendra pour sa part en 2026. Une inédite version 100% électrique de 213 ch (batterie de 58,3 kWh) fait son apparition, tandis que l'hybride rechargeable de 225 ch est reconduite, avec de vraies améliorations. C'est celle-ci que nous avons choisie pour ce premier galop d'essai.

Plus d'autonomie électrique

Le quatre cylindres 1.6 essence de 180 ch a été optimisé, notamment au niveau de l'injection (cycle Miller) et du turbo (à géométrie variable). Il est épaulé par un moteur électrique plus puissant (125 ch contre 110 ch), associé à une batterie de plus forte capacité (17,2 kWh bruts au lieu de 12,4). Entre les deux blocs, la boîte auto. à 6 rapports

laisse place à une transmission robotisée à double embrayage et 7 rapports. La N°4 Plug-in Hybrid effectuerait ainsi jusqu'à 81 km en mode électrique selon DS, soit 26 km de plus qu'avant. Nous ne manquerons pas de vérifier ces progrès dès que possible sur notre base de mesures habituelle. Ainsi motorisée, la DS N°4 procure un agrément de conduite élevé, parfois supérieur à celui de certaines rivales de marques allemandes directement visées. À l'exception de quelques petits à-coups, la nouvelle transmission travaille en douceur, tout comme les suspensions, qui offrent un niveau de confort inégalé dans la catégorie, quel que soit le type de route. À basse vitesse ou à plus vive allure, les déformations de la chaussée sont bien filtrées. Confortablement installé dans les sièges en cuir Nappa (série sur la finition Etoile cuir Nappa), à la garniture souple et épaisse, le voyage se déroule en première

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: DS accorde une remise de 3330 €, soit 6 %.

L'entretien: préconisé chaque année ou tous les 25000 km.

L'équipement: il est riche, s'agissant ici d'une version haut de gamme, parée de cuir Nappa étendu (un raffinement pas toujours proposé par ses concurrentes, et en option le cas échéant). Pour autant, alors que la facture dépasse 55000 €, il faut encore recourir à d'onéreux packs pour être équipé d'un système audio hi-fi ou de la conduite semi-autonome.

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



La nouvelle batterie de 14,6 kWh de capacité utile permet, selon DS, d'effectuer 81 km en 100 % électrique, soit 30 % de plus qu'avant restylage.



Nombre de places : 5

Il y a peu d'espace pour accéder à bord. Et une fois assis, on se sent à l'étroit au niveau des jambes. Dommage, car la banquette, souple et garnie de cuir Nappa, est confortable.



Volume : 360 dm³

Le coffre reste facile d'accès. Mais il perd 30 dm³ selon DS à cause de la batterie qui occupe plus de place.



La batterie passe de 0 à 100 % en 2 h 05 sur une borne publique, avec le chargeur embarqué de 7,4 kW (470 €).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Affichage tête haute • AFIL active • Airbags (7) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares (adaptatifs matriciels) et essuie-glaces auto. • Régulateur (adaptatif)/limiteur de vitesse • Surveillance des angles morts, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra 360° • Câble de recharge mode 2 • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile 10"/25,4 cm + GPS • Jantes alliage 19" • Sellerie cuir Nappa • Sièges AV électriques et chauffants • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Chargeur embarqué 7,4 kW et câble mode 3 (470 €) • Pack Tech absolu (1 130 €)⁽¹⁾ • Pack Confort absolu (2 640 €)⁽²⁾ • Toit ouvrant (1 000 €), etc.

1. Alarme, conduite semi-autonome (niveau 2), rétros extérieurs électrochromes et volant chauffant.
2. Hi-fi, sièges AV massants + ventilés et toit ouvrant.



PHOTOS : F. GROUT

A l'arrière, les changements esthétiques sont plus discrets. La version restylée se reconnaît surtout à l'inscription "DS Automobiles N°4" en toutes lettres sur le hayon.

classe. Même à un rythme plus enlevé, le confort ne se dégrade pas, tandis que la direction précise et le châssis assez dynamique se conjuguent pour

rendre la conduite plaisante sur routes sinueuses. On aurait juste aimé que la boîte se montre plus réactive, même si les palettes au volant permettent de prendre

la main en mode Sport. Moins agréable, le passage à la caisse fait transpirer... DS annonce une hausse de 1 500 €. La version haut de gamme testée ici dépasse

ainsi les 55 000 €. Et son équipement, aussi riche soit-il, n'est pas sans lacunes (hi-fi, conduite semi-autonome...).

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	233 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s4
Consommation cycle mixte	1,4 l/100 km
Autonomie électrique cycle mixte	81 km
Poids	1 653 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	225 ch
Couple maxi combiné	360 Nm
Puissance fiscale	10 CV
CO ₂ /Malus	33 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S (1 598 cm ³)
Puissance maxi	180 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	92 kW (125 ch)
Couple maxi	118 Nm
Batterie lithium-ion	17,2/14,6 kWh (capacité brute/utile)
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Auto., 7 vitesses
Pneus	205/55 R19
Réservoir	42 litres
Dim. L x l x h, en m	4,40 x 1,87 x 1,49
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾
1. Si entretien dans le réseau. A défaut, 2 ans (km illimités).	

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruit/vibrations du moteur	Protection de la carrosserie
Confort des suspensions	Roue de secours (kit de réparation)
Direction	Sécurité des enfants
Durée de garantie	Souplesse à basse vitesse
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

La DS N°4 1.6 Plug-in Hybrid Etoile cuir Nappa (52 170 €, 225 ch) est évaluée dans la catégorie des berlines compactes premium hybrides rechargeables d'environ 220 ch, parmi lesquelles :

Audi A3 Sportback 40 TFSI e S line (46 700 €, 204 ch),
Cupra Leon 1.5 eHybrid VZ Extreme (41 100 €, 204 ch),
Mercedes Classe A 250 e Hybrid EQ AMG Exclusive Design (46 200 €, 218 ch),
Volkswagen Golf 1.5 eHybrid Style (44 000 €, 204 ch).

Comportement routier	
Equipements de sécurité	
Agrément/performances	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	



POSTE DE CONDUITE



Les réglages électriques du siège permettent de facilement trouver une bonne position de conduite. Celle-ci, une fois ajustée à son gabarit, se

montre naturelle et confortable grâce à la garniture épaisse et souple du siège. Les bourrelets latéraux prononcés assurent un bon maintien en virage. Autre atout : l'ergonomie judicieuse des commandes.

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

AIDES À LA CONDUITE



Toutes les aides classiques (régulateur adaptatif, aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul, etc.) sont de série dès la finition d'entrée de gamme Pallas.

La surveillance des angles morts est disponible à partir du niveau supérieur Etoile. DS propose aussi la conduite semi-autonome (niveau 2) sur toutes les versions, mais en option. Ce système high-tech comprend l'assistance au changement de voie. Mais la procédure pour l'activer en conduisant manque encore de simplicité.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Conduite semi-autonome (niveau 2)	1 200 € ⁽¹⁾
Assistance au créneau	Indisponible

ÉCRAN TACTILE



Sa taille (10"/25,4 cm) ne change pas. Alors que celle de l'écran des compteurs passe à 10" aussi. DS a retiré le petit écran qui servait de raccourci, sur la console centrale. ChatGPT (série) reste facile à utiliser avec la commande vocale.

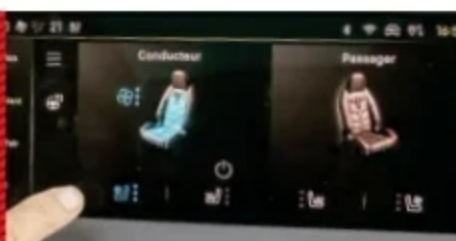
Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série

BIEN VU



Facile de refaire les niveaux ! Le capot se relève sans effort grâce à deux verins. Ces derniers le maintiennent ouvert.

RATÉ



Bruyante, la soufflerie des sièges ventilés (option) dégrade l'ambiance feutrée et cocooning qui règne à bord.



FINITION



Que ce soit au niveau de la qualité des matériaux, de la précision dans les ajustages ou du style élégant, la DS N°4 fait forte impression. Seuls des regards pointilleux relèveront des ébavurages imparfaits sur les plastiques des bacs de porte et certains assemblages perfectibles.

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

CHAUFFAGE/CLIM'

Discrets, les boutons sous l'écran facilitent l'accès aux réglages. La température s'ajuste au demi-degré près et la ventilation fait peu de bruit.

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

SYSTÈME AUDIO

Inclus dans un pack, le système hi-fi de 690 W comprend 14 haut-parleurs. Les vitres acoustiques (de série) optimisent la quiétude sonore.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	2640 € ⁽²⁾
Bluetooth/USB	Série/Série

2. Inclus dans le pack Confort absolu.

RANGEMENTS



Nombreux et correctement répartis dans l'habitacle (y compris aux places arrière), les rangements sont faciles d'accès aussi. Mais pour un sans-faute à ce chapitre, il faudrait une boîte à gants et des bacs de porte plus volumineux.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict **Auto Plus**

Intéressant

Plus endurante en mode électrique, toujours élégante, très confortable et construite sérieusement, la DS N°4 plug-in constitue une bonne alternative aux compactes allemandes. Mais face à elles, les tarifs sont ambitieux...

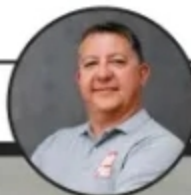
LES PLUS

Autonomie électr. en hausse
Confort de conduite
Qualité de fabrication

LES MOINS

Tarif (sans remise)
Habitabilité arrière
Peu d'options individuelles

PHOTOS : F. GROUT



HYBRIDE RECHARGEABLE ESSENCE

Peugeot 3008

1.6 Plug-in Hybrid e-DCS7 GT - 195 ch

47 990 € / 47 200 €*



RECHARGEABLE CHEZ PEUGEOT, FULL HYBRID CHEZ RENAULT : QUEL

Une prise et peu de bonnes sur

Attendu depuis un an, le Peugeot 3008 Plug-in prend enfin du service. Avec pour promesses des économies à l'usage, du confort et du tonus... Même rhétorique de la part du Renault Austral full hybrid, mais sans la prise. Auquel accorder sa confiance ?

Après les soucis de courroie de distribution du moteur 1.2 PureTech, c'est au tour de la boîte e-DCS à triple embrayage, récemment adoptée par Stellantis pour ses modèles hybrides, de semer la pagaille dans les bureaux d'études du groupe. Destinée à équiper les nouvelles versions hybrides rechargeables de 195 ch, son inédite extrapolation à sept rapports (au cœur de

laquelle loge un électromoteur de 125 ch) a rencontré des problèmes de mise au point si complexes que les premiers modèles censés en bénéficier à l'automne 2024 n'ont finalement été livrés qu'en septembre 2025 ! Parmi eux figure le Peugeot 3008 1.6 Plug-in, rival de taille pour le Renault Austral E-Tech de 200 ch, récemment restylé mais toujours fidèle à l'hybridation classique. Ainsi, la batterie de

ce dernier se recharge seulement en roulant, et non sur une prise secteur. Le bloc 1.2 Renault de 130 ch, qui ne compte que trois cylindres, s'appuie lui aussi sur une transmission automatique électrifiée (alternateur-démarrateur de 34 ch), mais également sur un bloc électrique synchrone de 68 ch, associé à une mini-batterie de 2 kWh.

Peugeot revient à la charge

Une technologie qui permet à l'Austral d'évoluer – essentiellement en agglomération et parfois à plus de 50 km/h – sans le coup de pouce du moteur thermique. Voilà comment ce dernier parvient à se contenter de 6,1 l/100 km de SP95 en

moyenne, voire 5,7 l en ville. Une belle performance pour un SUV de ce gabarit. Mais le 3008 dispose aussi de sa baguette magique. Abracadabra, alors que l'autonomie électrique de l'ancien 3008 PHEV 225 EAT8 plafonnait à 40 km, la nouvelle génération parcourt 67 km sans brûler une goutte d'essence. Pas mal, et cela suffira pour un usage quotidien en mode "zéro émission". Cela dit, certains concurrents font mieux. D'une capacité confortable (17,8 kWh utiles), la batterie lithium-ion, installée sous son plancher, est en effet moins endurante que celle des récents VW Tiguan et Cupra Terramar eHybrid de 204 ch (respectivement 89 et 100 km d'autonomie).



HYBRIDE ESSENCE

Renault Austral

1.2 E-Tech full hybrid 4Control Esprit Alpine - 200 ch

47 400 € / 44 100 €*

SUV CHOISIR?

prises...

PARLONS BUDGET

Le vrai prix: à peine arrivé en concession, le 3008 Plug-in bénéficie déjà d'une remise de 5 %. De quoi compenser le malus au poids de 1 540 €. Moins cher et non taxé, l'Austral enfonce le clou avec 7 % de rabais.

L'entretien: tous les ans ou tous les 25 000 km chez Peugeot, tous les deux ans ou 30 000 km chez Renault.

L'équipement: ces finitions haut de gamme aux accents sportifs profitent globalement d'une riche dotation. Il faut tout de même passer à la caisse chez Peugeot pour jouir de certains équipements fournis de série dans le camp adverse.



Doux et performant, ce 3008 Plug-in est hélas handicapé par sa masse excessive, à l'origine de son comportement lourd. Mais aussi des 1 540 € de malus à acquitter...



Plus agile, notamment avec l'option 4Control, l'Austral est aussi plus remuant que le 3008 sur mauvais revêtement. Et son 3 cylindres manque un tantinet de brio en reprises.

Une fois son énergie électrique épuisée, notre SUV "made in Mulhouse" bascule en mode hybride, et son quatre cylindres 1,6 litre de 150 ch ne réclame alors que 7 l/100 km en moyenne, soit moins que la plupart de ses rivaux hybrides

rechargeables. Mais cela représente encore 0,9 l/100 km de plus que l'Austral full hybrid. Logique: ce dernier pèse 300 kg de moins! Les ravitaillements "à rallonge" du 3008 en électricité donnent aussi à réfléchir, puisqu'il se contente d'un

modeste chargeur embarqué de 3,7 kW. Comptez 5 h 30 pour revigorer les accus à 100 % avec une prise renforcée de type Green'up, et 8 h 30 sur une prise domestique. Pour descendre à 3 h, il faut opter pour le chargeur optionnel de 7,4 kW, facturé >>>



Peugeot 3008

Design spectaculaire et finition cossue, le Peugeot 3008 flatte l'ego de son propriétaire. Sa large dalle numérique également. Sauf que le système d'infodivertissement souffre de faiblesses assez agaçantes au quotidien : manque de réactivité, carte GPS datée, accès à certains réglages délicat. Attention aussi aux subtilités de l'équipement. La caméra 360° et le chargeur à induction, par exemple, sont indissociables du pack incluant la conduite semi-autonome (1 450 €).



Renault Austral

Partagée avec l'Espace et le Rafale, la planche de bord fait toujours aussi bonne impression, tant qualitativement qu'au niveau de son ergonomie. On retrouve ainsi le bel écran de 12"/30,5 cm et la navigation Google, simples à utiliser, réactifs et très complets. Les commandes de clim' restent indépendantes, mais la caméra à vision 360°, en pack avec le Park Assist, est une option à 800 €, comme l'affichage tête haute. La hi-fi Harman Kardon, elle, vous coûtera 1 000 €.

» 400 €. Et pas de charge rapide possible sur les bornes d'autoroute, quand certains rivaux encaissent entre 22 et 50 kW en courant continu, et rechargent ainsi leurs accus en 20 à 30 mn. Ce 3008 s'adresse donc davantage à ceux qui peuvent recharger chez eux ou au bureau, avec de belles économies à la clé, le cas échéant, par rapport à l'Austral. Beaucoup moins économique,

en revanche : une fonction permet de forcer la recharge via le moteur thermique ("e-save"), au prix d'une surconsommation de 3 à 4 l/100 km selon le profil de la route, 50 km suffisant à peine pour récupérer 35 % d'énergie...

Austral agile, 3008 câlin...

Sur la route, le Renault se distingue par son comportement aussi assuré que dynamique.

Comme un poisson dans l'eau sur route sinueuse ! En particulier avec les roues arrière directrices de notre version d'essai (option à 1 500 €). Dans le camp adverse, le lourd et pataud 3008 Plug-in fait regretter son prédécesseur, reconnu pour son remarquable "toucher de route" et pour la précision de sa direction. Au chapitre du confort, en revanche, on se régale de l'amor-

tissement douillet comme de l'habitacle feutré. Seuls les sifflements répétés du moteur électrique à faible allure, mais aussi le réveil parfois brutal du moteur thermique, peuvent venir troubler le bien-être des passagers. L'Austral, lui, laisse entrer les bruits d'air et de roulement. Sa boîte manque en outre de réactivité en reprises, et sa pédale de frein de délicatesse. Les



1. Point faible du SUV Peugeot: une habitabilité inférieure à la moyenne à l'arrière, notamment au niveau des jambes. **2.** Bonne nouvelle, le volume de coffre de cette version Plug-in reste identique à celui de l'hybride de 145 ch. **3.** L'option 7,4 kW, qui permet de se brancher à une Wallbox, est facturée 400 €.



1. Sans battre de record, l'Austral fait partie des SUV compacts les plus accueillants, ce à quoi contribue sa banquette coulissante (de série). **2.** On apprécie le coffre volumineux et son plancher ajustable. **3.** Bien vu: les palettes au volant permettent d'ajuster l'intensité du freinage régénératif.

1. Banquette coulissante en position avancée/reculée.

palettes au volant permettent en revanche de moduler en douceur l'intensité du freinage régénératif. Celles de son rival servant au pilotage manuel des vitesses, il faut se contenter du mode B de la boîte auto. pour amplifier, hélas timidement, le frein moteur. Moins spectaculaire à bord, mais plus spacieux, plus ergonomique (commandes, écran, interface Google), mieux

équipé également (conduite semi-autonome, banquette coulissante, siège conducteur électrique massant et chargeur à induction de série), l'Austral est aussi 3 100 €* moins cher! Il reste à la nouveauté de Sochaux l'avantage d'une garantie prolongeable jusqu'à huit ans, et l'économie à l'usage pour ceux qui pourraient rouler tous les jours à l'électrique...

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)

NOS MESURES	Peugeot 3008	Renault Austral
Vitesse maxi	220 km/h	178 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s6	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s6	4s7
Autonomie électrique moyenne	67 km	—
Route/Autoroute/Ville	72/60/70 km	—
Temps de charge Wallbox/Secteur	3 h ⁽¹⁾ /8 h 30	—
Sur borne rapide	Impossible ⁽²⁾	—
Consommation moyenne ⁽³⁾	7 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville ⁽³⁾	7/6,7/7,4 l/100 km	6,1/6,6/5,7 l/100 km
Poids	1 969 kg	1 676 kg
Diamètre de braquage	10,9 m	10,7 m
Freinage 130 à 0 km/h	65 m	68 m

1. Avec le chargeur 7,4 kW optionnel (400 €). 2. Pas de charge DC. 3. Conso batterie vide.

LA TECHNIQUE	Peugeot 3008	Renault Austral
Puissance combinée	195 ch	200 ch
Puissance fiscale	8 CV	7 CV
CO ₂ /Malus	56 g/km/+1 540 € ⁽⁴⁾	106 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 598 cm³	1 199 cm³
Puissance maxi	150 ch à 5 500 tr/mn	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 2 000 tr/mn	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchr. à aimants perm. + alterno-démarrreur
Puissance maxi	135 ch	68 + 34 ch
Couple maxi	118 Nm	205 + 50 Nm
Batterie Capacité utile	17,8 kWh	2 kWh
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 4 + 2 vitesses
Pneus	235/55 R19	235/50 R20
Réservoir	55 litres	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,55 x 1,90 x 1,65	4,54 x 1,83 x 1,65
Durée de garantie	8 ans ou 160 000 km ⁽⁵⁾	2 ans (km illimités)

4. Malus au poids. 5. Sous condition d'entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • 6 Airbags (7 sur Austral) • AFIL active • Feux de route auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares (à leds) et essuie-glaces auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Rétro intérieur jour/nuit auto.

Agrément: • Aide au stat. AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Hayon motorisé • Jantes alu (3008: 19", Austral: 20") • Sièges AV et volant chauff. • Vitres AR surteintées.

EN OPTION	Peugeot 3008	Renault Austral
Banquette coulissante/40/20/40	Indisponible/Série	Série/Indisponible
Conduite semi-autonome	1 450 € ⁽⁶⁾	Série
Phares leds adaptatifs	Série	1 000 €
Toit panoramique	1 250 € (ouvrant)	1 000 € (fixe)

6. Pack avec surveillance d'angles morts, alerte de trafic en marche arrière, caméra 360°, chargeur de smartphone à induction.

LES NOTES DU	Peugeot 3008	Renault Austral
Comportement routier	13	14
Equipements de sécurité	13	14
Agrément/performances	14	13
Confort/insonorisation	16	14
Equipements de confort/garantie	16	17
Habitabilité/coffre	11	13
Aspects pratiques	14	15
Présentation/ finition	18	17
Consommation/coût à l'usage	16 ⁽⁷⁾	16
Prix	8	11
	2^e 139/200	1^{er} 144/200

Le verdict

Auto Plus



Victoire: Renault Austral

En dépit de son bel agrément de conduite, de son remarquable confort et de son appétit mesuré, le 3008 hybride rechargeable bute sur l'Austral. Ce dernier propose une conduite plus vivante et un mode hybride encore plus sobre. Seul vrai atout du Peugeot: son autonomie en 100 % électrique, à condition d'en faire vraiment usage.

PHOTOS: N. SOLER



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE Par Vincent Coppin

Aspirateur à main UniversalVac 18 de Bosch



PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Aspirateur Bosch UniversalVac 18,
141,95 € avec batterie et chargeur
sur [Bosch-diy.com/fr/fr](https://www.bosch-diy.com/fr/fr)

Bosch propose un aspirateur à main sans sac, l'UniversalVac 18, qui fonctionne sur batterie 18 V. Il se dit pratique pour dépoussiérer la voiture et assez puissant pour effectuer le ménage de la maison. Sa batterie est compatible avec tous les autres appareils électriques de la marque. Le voici testé par le labo.

Comment ça marche ?

Bosch explique que son aspirateur offre une puissance d'aspiration élevée grâce à sa batterie 18 V d'une capacité de 2,5 Ah pour une autonomie annoncée de 18 mn. Il reste compact, avec des dimensions de 38,4 x 21,1 x 14,9 cm, pour un poids de 1,3 kg avec batterie. Le bac à poussière de 0,5 l est

équipé d'un clapet antiretour pour empêcher les poussières de ressortir. L'appareil est livré avec une brosse, un suceur fin et plat, un tube rallonge en deux parties ainsi qu'un suceur plus large pour les sols.

Au final ●●●

L'aspirateur présente bien, avec des plastiques de qualité, notamment la poignée à surface antidérapante. Le tube rallonge permet d'aspirer les sols en restant debout (longueur: 1,10 m). La puissance mesurée est très bonne pour un aspirateur à main, mais l'autonomie réelle (16 mn) déçoit, et le clapet antiretour laisse volontiers échapper la poussière. Le bac est donc à vider à chaque fois!

Bien ●●● Moyen ●●● Décevant ●●●

UNE TECHNO EXPLIQUÉE Par Vincent Desmonts

Le mode roue libre



A. PAUMARD

Sur une voiture, qu'elle soit électrique **1** ou thermique **2**, le mode roue libre permet de diminuer la consommation... et donc d'augmenter l'autonomie.

Certains modèles thermiques ou électriques proposent un mode roue libre. Mais à quoi sert-il ?

Comment ça marche ?

Quand vous lâchez l'accélérateur, l'auto ralentit. Sur un modèle thermique, c'est l'effet du frein moteur; sur une électrique, celui de la régénération, lorsque la machine électrique devient

génératrice et recharge la batterie. Très utile dans certaines conditions (dans une descente, à l'approche d'un feu rouge ou d'un rond-point), ce frein moteur apparaît en revanche inutile sur le plat, où il dilapide l'élan accumulé. Voilà pourquoi certains modèles disposent d'un mode "roue libre", où ce frein moteur disparaît. Sur les thermiques, il implique d'avoir

une boîte auto., et consiste à désolidariser le moteur de la transmission en ouvrant l'embrayage: le moteur tourne alors au ralenti, voire est coupé (sur les hybrides, c'est encore mieux pour la conso). Sur les électriques, la récupération d'énergie est suspendue. Dans tous les cas, l'auto continue sur l'élan avec, pour seule décélération, celle due à la

résistance au roulement des pneus et à la traînée aérodynamique.

A l'usage

La roue libre s'active soit dans un mode spécifique Eco (sur les thermiques), soit via des palettes au volant (sur les électriques). Dans le premier cas, elle se désactive automatiquement dès que l'on réaccélère ou freine.



BMW



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Par J. Palaz

Conduite de nuit: nos conseils

De nuit, près de 45 % des conducteurs se disent gênés par un manque de visibilité, et près d'un sur six évite même de prendre le volant après la tombée du jour. Pourtant, quelques ajustements suffisent à retrouver confort et confiance sur la route, même dans l'obscurité.



A. CORTESI

LIMITEZ L'ÉBLOUISSEMENT

Faites contrôler votre vision



SHUTTERSTOCK

- La conduite de nuit accentue la fatigue visuelle, la baisse de contraste et les éblouissements. Certains troubles visuels aggravent ces difficultés et doivent être détectés par un ophtalmologiste.
- La presbytie, liée à l'âge, limite la vision de près et empêche la lecture du tableau de bord ou du GPS.
- La myopie rend la vision de loin floue, compliquant la détection des panneaux, piétons ou obstacles.
- L'astigmatisme déforme la vision et crée des halos lumineux autour des phares, accentuant la fatigue.
- La cécité nocturne réduit la vision dans la pénombre et rend la conduite dangereuse. Souvent liée à d'autres pathologies (cataracte, myopie, glaucome), elle nécessite un bilan pour adapter le traitement.

Surfaces vitrées : éliminez les traces



N. SOLER

■ Un pare-brise impeccable est essentiel, à l'extérieur comme à l'intérieur. Un nettoyage complet à l'entrée de l'automne, puis un entretien hebdomadaire garantissent une transparence optimale. Pour éviter les traces, mélangez 750 ml d'eau, 250 ml de vinaigre blanc et une cuillère de liquide vaisselle dans un vaporisateur, puis essuyez au chiffon microfibre. Le papier absorbant assure un séchage sans traces. Pensez aussi aux vitres latérales, à la lunette arrière et aux rétroviseurs. En plus d'un meilleur confort visuel, la propreté limite la formation de la buée.

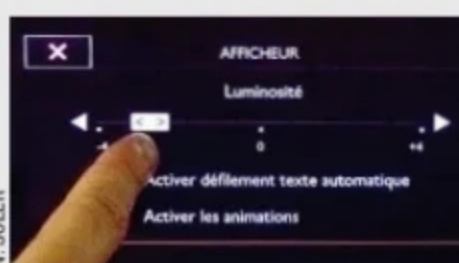
Lunettes : testez les verres spécifiques



Y. LEFEBVRE

■ Même sans correction, des lunettes neutres à verres jaunes renforcent les contrastes et améliorent la perception sur route sombre. Les versions polarisantes limitent l'éblouissement. Si vous portez déjà des lunettes, les sur-lunettes (OptiNight – Ambre Nocturne, 35 €) offrent une solution pratique. Dans tous les cas, nettoyez et contrôlez régulièrement vos verres. Saletés et rayures augmentent fortement l'éblouissement.

Habitacle : réduisez les sources lumineuses



N. SOLER

■ Les écrans et l'éclairage du tableau de bord diffusent une lumière parasite qui empêche l'œil de s'adapter à l'obscurité et réduit la perception des contrastes. Conséquence de quoi, obstacles et panneaux deviennent moins visibles. Pour limiter ces effets, baissez la luminosité des écrans, activez le mode Nuit et éteignez les lumières intérieures superflues.

AMÉLIOREZ VOTRE VISION

Réglez les phares

■ Des feux mal orientés réduisent la portée ou créent une zone d'ombre. Sur sol plat, placez la voiture à 10 m d'un mur, tracez un repère horizontal à la hauteur des optiques, puis abaissez-le de 10 cm. Le faisceau doit s'arrêter juste sous cette ligne. Ajustez les vis de réglage si besoin.



Y. LEFEBVRE

Remplacez les balais d'essuie-glaces

■ La pluie accentue l'inconfort nocturne, a fortiori si les essuie-glaces sont usés. Les UV fragilisent le caoutchouc, qui laisse des traces et diffuse la lumière. Remplacez-les à la fin de l'été. A l'arrière, changez-les dès que vous constatez que le caoutchouc se craquelle.



SHUTTERSTOCK

Rénovez les optiques ternies

■ Les phares en polycarbonate jaunissent avec le temps, perdant jusqu'à 30 % d'efficacité lumineuse. Les kits de rénovation restaurent la transparence d'origine, mais demandent soin et patience. De nombreux pros peuvent le faire : comptez de 50 à 100 € par optique selon l'état.



PH. TISSER/PLOU

Ampoules : augmentez la luminosité

■ Sans dépasser la puissance légale de 35 W, choisissez des ampoules offrant un flux lumineux élevé (en lumens) et une teinte plus blanche (en kelvins). Ces critères s'appliquent aux modèles à halogène, au xénon ou à leds et améliorent la visibilité.



N. SOLER



CHANGER SOUVENT DE VÉHICULE SANS PERDRE TROP D'ARGENT

Les modèles qui décotent le moins

Si vous êtes du genre à garder votre auto moins de trois ans, le fait que sa valeur baisse peu est un atout pour vos finances. Voici 15 modèles dont les cotes s'effritent lentement.

Par Pierre Audemar



Les petites

Dacia Sandero Stepway

DÉCOTE
→ à 1 an: - 6%
→ à 3 ans: - 22%



Le choix Auto Plus 1.0 ECO-G

Ess./GPL ■ 5 CV ■ 100 ch ■ 165 km/h ■ 8,6 l/100 km/h en GPL ⁽¹⁾ ■ Coffre: 356 dm³

Vu une Expression de 2024 avec 8600 km à 17000 €

Vu une Expression de 2022 avec 50700 km à 13600 €

Outre son look séduisant de petit SUV, la Sandero Stepway dispose d'un atout rare dans sa catégorie. Sa motorisation Eco-G fonctionne indifféremment au sans-plomb ou au GPL, l'un des carburants les moins chers du marché (1 €/l en moyenne). Haute sur pattes, cette Dacia bénéficie de suspensions au débattement important, idéales pour absorber les déformations du bitume. En ville, sa direction légère et ses protections de carrosserie s'avèrent fort appréciables. Sur route, le trois cylindres ne manque pas d'énergie, grâce à son turbo. Comme souvent chez le constructeur roumain, les astuces pullulent, à l'instar des barres de toit modulables, livrées de série sur toutes les versions.

1. 6,5 l/100 km en SP95.

Toyota Yaris

DÉCOTE
→ à 1 an: - 14%
→ à 3 ans: - 20%



Le choix Auto Plus 116H

Hybride ■ 5 CV ■ 116 ch ■ 173 km/h ■ 4,8 l/100 km ■ Coffre: 295 dm³

Vu une Design de 2024 avec 6400 km à 24500 €

Vu une Design de 2022 avec 15100 km à 21500 €

Grâce à leur réputation de fiabilité, les hybrides Toyota sont le plus souvent des best-sellers du marché de l'occasion. Avec son appétit de sans-plomb inférieur à 5 l tous les 100 km, la Yaris séduit les foyers à la recherche d'une petite auto polyvalente et économique à l'usage. Sur cette quatrième génération, l'agrément de conduite est également de la partie et le confort se révèle particulièrement soigné.

ET AUSSI Audi A1 Sportback

Décote → à 1 an: - 13% → à 3 ans: - 26%

Le choix Auto Plus 35 TFSI S tronic

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 222 km/h* ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre: 352 dm³

* Donnée constructeur.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Les petits SUV

Volkswagen T-Roc

DÉCOTE

→ à 1 an: - 13%
→ à 3 ans: - 35%



Le choix Auto Plus 1.5 TSI

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 194 km/h ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre: 474 dm³

Vu un Life de 2024 avec 12300 km à 30000 €

Vu un Life de 2022 avec 41000 km à 23000 €

Malgré l'arrivée imminente de la deuxième génération, le T-Roc 1 continue à s'arracher en seconde main. Parmi les multiples versions disponibles sur le marché, c'est le 1.5 essence doté d'une boîte manuelle qui procure aux vendeurs le ratio le plus favorable entre l'offre et la demande. Avec ses consommations basses (dans certaines conditions, le moteur peut couper l'alimentation en carburant de la moitié de ses cylindres) et ses performances de premier ordre, le bloc a tout pour séduire. Basé sur la même plate-forme que la Golf, le T-Roc affiche un comportement routier au-dessus de tout soupçon. Et malgré son gabarit compact (4,24 m de long), il accueille sans peine quatre adultes.

N. SOLER

Audi Q2

DÉCOTE

→ à 1 an: - 15%
→ à 3 ans: - 33%



Le choix Auto Plus 35 TFSI S tronic

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h ■ 7,4 l/100 km ■ Coffre: 376 dm³

Vu un Design de 2024 avec 9400 km à 36000 €

Vu un Design de 2022 avec 42900 km à 25900 €

A ce niveau de gamme, Audi partage l'ensemble de ses composants techniques avec les autres marques du groupe Volkswagen. Le Q2 peut donc être considéré comme un T-Roc endimanché. A bord, les matériaux de qualité assemblés avec le plus grand soin en apportent la meilleure preuve. Premium oblige, c'est la variante S tronic, à boîte à double embrayage, qui a les faveurs des acheteurs d'occasions.

A. CORTESI

ET AUSSI

Honda HR-V

Décote → à 1 an: - 21% → à 3 ans: - 29%

Le choix Auto Plus e:HEV

Hybr. ess. ■ 6 CV ■ 131 ch ■ 169 km/h ■ 5,9 l/100 km ■ Coffre: 366 dm³

Les compactes

Audi A3 Sportback

DÉCOTE

→ à 1 an: - 13%
→ à 3 ans: - 34%



Le choix Auto Plus 35 TFSI Hybride

Essence ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 226 km/h* ■ 6,9 l/100 km ■ Coffre: 393 dm³

Vu une S line de 2024 avec 18900 km à 45000 €

Vu une S line de 2022 avec 20700 km à 31900 €

Avec sa boîte S tronic à sept rapports et son alerno-démarré, cette "fausse" hybride joue la carte de la douceur de conduite. Elle met aussi un point d'honneur à réduire son appétit et peut compter pour cela sur l'ACT, un dispositif qui l'autorise, dans certaines conditions, à ne faire fonctionner que la moitié de ses cylindres. Est-ce cette débauche de technologie qui explique un aussi grand succès en seconde main? Ou sa qualité de fabrication au-dessus de la moyenne qui rassure sur sa capacité à traverser les années? La demande en modèles d'occasion, plus importante que le nombre d'exemplaires disponibles, lui permet, en tout cas, de perdre peu de sa valeur.

Y. LEBEVRE

Honda Civic

DÉCOTE

→ à 1 an: - 15%
→ à 3 ans: - 21%



Le choix Auto Plus e:HEV

Hybride ■ 7 CV ■ 184 ch ■ 182 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre: 440 dm³

Vu une Sport de 2024 avec 23000 km à 33100 €

Vu une Sport de 2022 avec 56900 km à 28500 €

En augmentant, fin 2023, les prix des Civic neuves de plus de 6000 €, Honda a rendu un fier service à ceux qui en avaient acheté une auparavant, les cotes de cette onzième génération ayant, depuis, explosé. Spacieuse, cette compacte séduira les familles qui ne veulent pas renoncer au plaisir de conduite ni à la sobriété. Un parfait exemple aussi de la légendaire fiabilité de la marque nipponne.

HONDA

ET AUSSI

Mercedes Classe A

Décote → à 1 an: - 13% → à 3 ans: - 34%

Le choix Auto Plus 200 d

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 210 km/h ■ 5,4 l/100 km ■ Coffre: 348 dm³

Acheter une voiture d'occasion

Les SUV compacts

Mazda CX-30

DÉCOTE
→ à 1 an : - 16 %
→ à 3 ans : - 29 %



Le choix Auto Plus **2.0 e-Skyactiv X**

Essence ■ 10 CV ■ 186 ch ■ 204 km/h⁽¹⁾ ■ 6,1 l/100 km⁽¹⁾ ■ Coffre : 351 dm³

Vu un Takumi de 2024 avec 1 600 km à 35 900 €

Vu un Sportline de 2022 avec 27 600 km à 26 200 €

A l'inverse de ses rivaux qui, ces dernières années, ont réduit la cylindrée de leurs moteurs en les équipant d'un turbo, afin de conserver le même niveau de puissance, Mazda joue la carte des "gros" moteurs atmosphériques. Malgré ce choix, le CX-30 demeure plus sobre que la plupart de ses rivaux. En prime, la fiabilité est de mise, ce qui explique que ce modèle, qui s'écoule péniblement en neuf, trouve preneur sans difficultés sur le marché de l'occasion. Malgré ses 186 ch, ce quatre cylindres joue davantage la carte de la douceur que des performances. Mais le châssis, lui, se montre particulièrement dynamique, ce qui rend le Mazda des plus agréables à conduire.

Mercedes GLA

DÉCOTE
→ à 1 an : - 13 %
→ à 3 ans : - 29 %



Le choix Auto Plus **200 d**

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 204 km/h ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre : 393/503 dm³

Vu un AMG Line de 2024 avec 17 500 km à 49 900 €

Vu un Progressive Line de 2022 avec 63 300 km à 36 900 €

La réputation de Mercedes est intimement liée à celle de ses moteurs diesels. La plupart des autos de l'Etoile ainsi motorisées sont donc toujours recherchées par de nombreux acheteurs. Dans le cas du GLA 2, la sobriété de la mécanique et le niveau de confort général justifient cet engouement. Dans cette version, le plus compact des SUV Mercedes devient une redoutable machine à avaler les kilomètres.

ET AUSSI Audi Q3

Décote → à 1 an : - 12 % → à 3 ans : - 28 %

Le choix Auto Plus **35 TDI S tronic**

Diesel ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 198 km/h ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre : 507/627 dm³

Les grands SUV

Lexus NX

DÉCOTE
→ à 1 an : - 1 %
→ à 3 ans : - 29 %



Le choix Auto Plus **450H+**

Hybr. rech. ■ 10 CV ■ 309 ch ■ 208 km/h ■ 7,2 l/100 km⁽²⁾ ■ Coffre : 497 dm³

Vu un Executive de 2024 avec 10 100 km à 70 900 €

Vu un Executive de 2022 avec 21 000 km à 55 900 €

Moins ostentatoire que ses concurrents allemands, le NX n'en reprend pas moins tous les codes du premium : présentation soignée, technologie de pointe et mécanique dernier cri. Dans le cas présent, il s'agit d'un hybride rechargeable capable de parcourir, en mode zéro émission, jusqu'à 54 km. Suffisant pour la plupart des trajets du quotidien. Une fois la batterie vide, l'appétit de ce SUV demeure raisonnable. En faisant abstraction des roues de très grand diamètre et de l'amortissement sport, le NX offre un excellent confort. Le silence qui règne à bord, notamment, constitue une référence sur le marché.

Les grandes berlines

BMW Série 3

DÉCOTE
→ à 1 an : - 11 %
→ à 3 ans : - 42 %



Le choix Auto Plus **330e**

Hybr. rech. ■ 10 CV ■ 292 ch ■ 230 km/h⁽¹⁾ ■ 8 l/100 km⁽²⁾ ■ Coffre : 380 dm³

Vu une M Sport de 2024 avec 19 000 km à 59 200 €

Vu une M Sport de 2022 avec 26 400 km à 40 500 €

Même avec ses hybrides rechargeables, BMW ne fait pas de compromis sur le dynamisme de ses berlines. Cette 330e expédie ainsi le 1 000 m départ arrêté en 26s4. En mode électrique, tablez sur une autonomie d'environ 50 km, ce qui est très honorable. Le comportement routier se montre sécurisant et, à bord, la présentation allie modernité et qualité. En occasion, privilégiez les modèles dotés de nombreuses options (GPS, toit ouvrant, sièges électriques...). Elles rendront votre quotidien plus agréable mais, surtout, elles constituent une garantie de revendre rapidement et à un prix élevé votre Série 3.

Mazda CX-60 **Décote** → à 1 an : - 17 % → à 3 ans : - 23 %
Le choix Auto Plus **2.5 eSkyActiv PHEV**
Hybr. rech. ■ 10 CV ■ 327 ch ■ 200 km/h⁽¹⁾ ■ 8,3 l/100 km⁽²⁾ ■ Coffre : 540 dm³

Range Rover Sport **Décote** → à 1 an : - 15 % → à 3 ans : - 33 %
Le choix Auto Plus **P460e**
Hybr. rech. ■ 28 CV ■ 460 ch ■ 225 km/h⁽¹⁾ ■ 0,6 l/100 km⁽¹⁾ ■ Coffre : 647/690 dm³

Skoda Octavia **Décote** → à 1 an : - 19 % → à 3 ans : - 34 %
Le choix Auto Plus **1.5 TSI Hybrid**
Essence ■ 7 CV ■ 150 ch ■ 212 km/h ■ 6,8 l/100 km ■ Coffre : 635 dm³

Mercedes Classe C **Décote** → à 1 an : - 14 % → à 3 ans : - 40 %
Le choix Auto Plus **300 e**
Hybr. rech. ■ 11 CV ■ 313 ch ■ 245 km/h⁽¹⁾ ■ 8 l/100 km ■ Coffre : 376 dm³

1. Donnée constructeur. 2. Batterie vide.

Ford Kuga

Les mauvaises surprises s'enchaînent pour Pascal Guyot. Son Kuga ne s'avère pas aussi fiable que ce qu'il espérait et Ford ne se montre pas du tout à la hauteur lorsqu'il s'agit de régler un problème.



TEDDY HENIN / ANDIA

3 339 € pour un ABS hors service à 114 100 km !

Pour Pascal Guyot, de Saint-Riquier (80), la fiabilité d'une voiture est un élément des plus importants. Avec sa précédente auto, un Subaru Forester, notre lecteur a ainsi pu parcourir plus de 180 000 km sans le moindre souci. Il espérait qu'il en serait de même avec son véhicule actuel, un Ford Kuga 1.5 Flexi-fuel 150 de 2019, qui compte actuellement 114 100 km. Mais ses espoirs sont partis en fumée il y a quelques semaines. Lors d'un banal trajet, son

épouse remarque une très forte odeur de brûlé. Prudente, elle s'arrête alors et constate que la roue arrière gauche dégage une chaleur anormale. C'est le concessionnaire, chez qui le Kuga est déposé, qui leur fournira une explication.

Centrale à malheur

Le système ABS du SUV de Pascal vient de rendre l'âme. Un problème hélas fréquent sur les véhicules Ford de cette génération. Pascal se voit alors remettre un devis élevé, puisqu'il

se monte à 3 547 €. Après la surprise à la découverte de cette somme rondelette, c'est la colère qui gagne notre lecteur lorsqu'il apprend, de surcroît, que Ford refuse purement et simplement de participer financièrement à cette réparation. Il faudra qu'il insiste pour, finalement, voir la somme réclamée être ramenée à 3 339 €. Mais Pascal sait parfaitement que cette défaillance mérite mieux qu'une offre famélique de 6 % de rabais. Il décide donc de nous confier son dossier.

Pierre Audemar

Notre stratégie de défense

Malheureusement pour les propriétaires des véhicules concernés, nous nous sommes souvent fait l'écho des problèmes des centrales ABS de certains modèles Ford. Et la réponse de nos experts est toujours la même : cet élément de sécurité doit avoir une durée de vie minimale de 300 000 km. Le Kuga de Pascal a à peine dépassé le tiers de cette distance ! Toutefois, ce SUV ayant plus de 5 ans, il est justifié d'appliquer un taux de vétusté. Ford doit donc payer 45 % de la note.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

Audi A3

Mecatronique HS

Le calculateur de la boîte de vitesses robotisée à double embrayage, la fameuse S tronic, de mon A3 Sportback 2.0 TDI 150 de 2018, doit être remplacé. A 95 900 km, est-ce à Audi de payer cette réparation coûteuse (2 316 €) ?

Sylvie Garnier, 60 000 Beauvais

NOTRE CONSEIL Présent sur toutes les boîtes S tronic (Audi) et DSG (Cupra, Seat, Skoda et Volkswagen), le Mecatronic est censé avoir une durée de vie minimale de 250 000 km. Aussi, en tenant compte du kilométrage de votre A3 Sportback, mais aussi du fait qu'elle a plus de cinq ans, Audi doit prendre en charge 60 % du devis.

Mini Hatch

Vision réduite

Je possède une Mini Hatch Cooper de 2021 qui a 41 700 km. Depuis quelques semaines, l'affichage tête haute est en panne et le devis pour le remplacer est de 2 709 €. Mini ne me propose qu'une prise en charge à hauteur de 58 %. Suffisant ?

Antoine Rangeon, 80 330 Cagny

NOTRE CONSEIL Non. Ce composant ne peut évidemment pas être considéré comme une pièce d'usure. Il est donc normal que, sur une auto ayant moins de 5 ans et de 80 000 km, le constructeur ne laisse rien à votre charge. Conclusion, vous pouvez le mettre en demeure de vous accorder la gratuité de l'intervention.

AFFAIRE RÉGLÉE !

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

DS a payé 81 % des deux réparations

Dans notre n° 1924, Bernadette Pastor, de Canet-en-Roussillon (66), nous exposait les problèmes de son DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 de 2021. A seulement 53 300 km, elle faisait procéder au remplacement du pulseur d'air de clim' (565 €) et du couvre-culasse (828 €). Lors de notre parution, DS Automobiles ne proposait qu'un geste de 50 %, loin de satisfaire Bernadette. Avec l'aide de nos experts, cette dernière a relancé la marque qui, au final, a payé 75 % de la première intervention et 85 % de la seconde.



Notre équipe à votre service. Refus de garantie, participation insuffisante, abus d'un SAV, d'un garage... en cas de litige, envoyez un e-mail à : soslitigeoccasion@reworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.

PHOTOS : N. SOLER



BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot 407 diesel (2004-2011) à moins de 5 000 €

Envie d'une berline familiale aux qualités dynamiques reconnues et à petit prix ? La Peugeot 407 constitue une proposition diablement intéressante. Voyons les bons choix dans son panel de versions diesels.

A sa sortie, en 2004, la 407 jette un pavé dans la mare d'une catégorie de familiales généralement bien sages côté design. Sa calandre béante, son regard acéré et son profil conquérant lui offrent une allure sportive unique, quitte à allonger exagérément son porte-à-faux avant. En privilégiant le style à la qualité de vie à bord, elle oublie parfois les usages. Ainsi, à l'arrière, les grands manquent un peu de garde au toit et d'espace pour étendre leurs jambes par rapport à ce que l'on attend

d'une auto de 4,68 m de long. Le coffre, lui, affiche une contenance modeste pour la catégorie (432 dm³), mais pas rédhibitoire. Quant à l'étroitesse de l'ouverture de la malle, elle se révèle surtout gênante lorsque l'on veut transporter des objets encombrants. La version break SW apporte cependant une solution, avec un espace de chargement (487 dm³) bien plus accessible grâce à son hayon. Elle constitue un choix judicieux pour une utilisation familiale. A budget égal, on la trouve avec environ 20 000 km de plus.

A l'avant, la position de conduite basse est absolument parfaite. La planche de bord a vieilli, mais son ergonomie a le mérite de rester simple.

Une routière hors pair

Derrière le volant, la 407 délivre un plaisir de conduite qui reste de haut niveau. Sa direction informative, qui guide un train avant très efficace, la rend particulièrement précise, agile et guère piègeuse. La vivacité de son train arrière dans certaines situations – notamment sur routes sinueuses – est parfaitement canalisée par l'ESP, monté en série. Ses nombreux diesels, aujourd'hui accessibles, permettent de profiter de ces excellentes qualités routières sur de longs trajets. Notre sélection se concentre sur les versions à boîte

mécanique. Les automatiques se font rares sur le marché (en particulier avec le 2.0 HDi 163 ch, arrivé mi 2009, et le 2.7 V6 HDi 204 ch) et ils affichent souvent des kilométrages bien supérieurs à 200 000 km. Attention aussi aux modèles d'avant 2006 affublés d'une ancienne transmission à quatre rapports. Côté moteurs, l'abordable 1.6 HDi 110 impose un essai poussé et une inspection minutieuse avant achat, vu les soucis rencontrés. Devenu plus fréquentable dès 2006, le 2.0 HDi (136 ch puis 140 ch après restylage) constitue le meilleur compromis. Le très anecdotique 2.0 HDi de 126 ch, apparu en début de carrière, n'a pas été retenu. Enfin, le performant 2.2 HDi de 170 ch est robuste, mais très rare et gourmand.

Jacques Warnery

La technologie embarquée, la console centrale constellée de boutons et certains matériaux basiques avouent leur âge, mais la présentation reste agréable.



Nombre de places : 5



Volume : 432 dm³

Les places arrière sont confortables, mais peu accueillantes : l'espace aux jambes et la garde au toit sont comptés pour une familiale. La contenance du coffre est moyenne et l'ouverture de type malle n'en facilite pas l'accessibilité.



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

Côté équipements

■ Au lancement, le HDi 110 n'est disponible qu'en Confort ou Executive et n'a droit au troisième échelon Executive Pack qu'en 2006. La gamme évolue ensuite, mais il faut passer par ce niveau pour disposer du régulateur de vitesse, ou attendre le restylage de juin 2008 pour le voir en série sur toute la gamme. Les derniers millésimes 2010 et 2011 se contentent des finitions Pack Limited et Signature, correspondant peu ou prou aux deuxième et troisième niveaux.

LA DOTATION DE SÉRIE

Confort: • Airbags (7) • ABS • Antibrouillards • Banquette 2/3-1/3 • Clim' auto. • ESP • Ordinateur de bord • Vitres AV électr.

Confort Pack⁽¹⁾: • Radio-CD MP3 avec commandes au volant • Volant et levier de vitesses en cuir.

Executive/Sport/Premium⁽²⁾: • Accoudoir AR • Clim' bizona, phares et essuie-glaces auto. • Jantes alu (17" sur Sport) • Surveillance de pression des pneus • Vitres AR électr.

Executive Pack/Sport Pack: • Chargeur CD • Radar de recul • Régul. de vitesse • Sellerie mi-cuir (Sport) • Sièges AV électr.

Premium Pack⁽²⁾: • GPS • Pare-brise acoustique.

Griffe/Féline⁽²⁾: • Airbags thorax • Phares xénon • Sellerie cuir • Sièges AV chauffants • Système hi-fi 10 HP • Pas de GPS.



1. A partir de septembre 2006. 2. A partir de juillet 2007.

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.6 HDi 110	2.0 HDi 136	2.0 HDi 140	2.2 HDi 170
Vitesse maxi	182 km/h	200 km/h	193 km/h	214 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	34s2	32s4	32s5	30s5
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s/11s8/-	8s1/9s5/14s1	7s8/9s4/13s9	7s4/9s/11s4
Consommation moyenne	6,7 l/100 km	6,6 l/100 km	7 l/100 km	7,7 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/6,1/7,7 l/100 km	6,6/6,2/7,7 l/100 km	6,8/6,4/7,8 l/100 km	7,3/7,4/8,3 l/100 km
Poids	1 498 kg	1 595 kg	1 585 kg	1 650 kg
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	65 m	63 m	70 m
Moteur diesel	4 cylindres en ligne, 16 S + turbo	4 cylindres en ligne, 16 S + turbo	4 cylindres en ligne, 16 S + turbo	4 cylindres en ligne, 16 S + biturbo
Cylindrée	1 560 cm ³	1 997 cm ³	1 997 cm ³	2 179 cm ³
Puissance maxi	110 ch à 4 000 tr/mn	136 ch à 4 000 tr/mn	140 ch à 4 000 tr/mn	170 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 1 750 tr/mn	320 Nm à 2 000 tr/mn	340 Nm à 2 000 tr/mn	370 Nm à 1 500 tr/mn
CO ₂	140 g/km	155 g/km	150 g/km	160 g/km
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports	Manuelle, 6 rapports

Une enveloppe de 5 000 € donne accès à un large choix. Pour moins de 3 000 €, il est difficile de dénicher une auto avec un kilométrage raisonnable ou ne nécessitant pas de réparations.

1.6 HDi 110: très diffusé, il constitue l'entrée de gamme. Ses performances sont un peu justes pour une familiale, mais son tonus à mi-régime sauve les relances. Avec 3 000 €, on trouve des autos avec un peu moins de 200 000 km. En grimant à 5 000 €, les modèles affichent entre 100 000 et 150 000 km. Mais, dans tous les cas, gare à la fiabilité.

2.0 HDi 136: Malgré sa plus forte cylindrée, ce bloc est aussi sobre que le 1.6. Son couple généreux lui garantit une belle aisance en toutes circonstances. La présence d'une 6^e vitesse le rend aussi plus reposant sur autoroute. En outre, ce cœur de gamme est le plus présent dans les annonces. A kilométrages comparables, il s'affiche aux mêmes prix que le 1.6, tout en profitant de finitions huppées.

2.0 HDi 140: disponible à partir du restylage de juin 2008, cette évolution du HDi 136 conserve un appétit et des prestations

semblables. Elle permet de profiter d'une dotation légèrement améliorée, mais elle se révèle plus rare dans les annonces. En restant sous les 5 000 €, la majorité des modèles dépassent largement les 150 000 km.

2.2 HDi 170: lancé en mai 2006 et disparu en juin 2009, ce gros 4 cylindres apporte une touche de dynamisme. Les performances impressionnent, mais l'appétit s'en ressent. Difficiles à dénicher avec un tel budget, les exemplaires disponibles ont rarement parcouru moins de 200 000 km.

Côté fiabilité

A surveiller

Direction: le bloc électropompe d'assistance est fragile et la direction se durcit. Son remplacement coûte 800 €.

Filtre à particules: risques de colmatage, surtout sur le 1.6 HDi 110.

Injecteurs: ils sont fragiles (fuites, grippages...) sur le 1.6 HDi 110.

Train avant: du jeu sur les rotules engendre des claquements (modèles 2004-2007).

Turbo: sur le 1.6 HDi 110 comme sur les 2.0 HDi, ses sifflements indiquent son usure (de 1 500 à 2 000 €).

Vanne EGR: son encrassement en cas d'utilisation urbaine incite à prendre l'autoroute et à solliciter la mécanique.

Volant moteur: sur le 1.6 HDi 110 et certains 2.0 HDi, son usure prématurée engendre des vibrations et dégrade l'embrayage (de 1 200 à 1 500 €).

Nous vous conseillons

Une 2.0 HDi 136 Executive Pack de 2006-2008

Ce bloc est suffisamment bien armé pour faire profiter des qualités routières de la 407. Sa grande diffusion favorise la négociation.

Mais évitez les autos de 2004-2005, moins fiables et avec une pastille

Crit'Air 4. Une Executive Pack de 2007 avec 130 000 km se trouve à moins de 5 000 €.



PRIME D'ASSURANCE
AUTO EN HAUSSE ?Jusqu'à 40 %
de rabais
en allant
voir ailleurs

Qu'on se le dise : fidélité ne rime pas avec économies. Même les conducteurs exemplaires voient leur prime grimper d'année en année, malgré un bonus maximal et zéro accident. Alors, si vous en avez marre de subir ces sempiternelles hausses, lisez nos conseils. Le jeu en vaut vraiment la chandelle !

Vous n'y couperez pas. Une hausse des primes de 6% en moyenne est annoncée pour 2026. Et si la dernière étude du comparateur d'assurances LeLynx.fr montre que 31% des 51-64 ans n'ont pas changé d'assureur depuis dix ans (36% des plus de 65 ans), sachez qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire. La loi Hamon permet de rompre son contrat auto à tout moment, passé sa première date d'anniversaire (voir encadré). Profitez-en, d'autant que les compagnies d'assurances tendent à réserver les prix d'appel et les réductions aux nouveaux venus... au détriment des "anciens". Et qu'il est possible de réduire la note sans rogner sur les garanties, voire sans changer de crémerie.

Comparer les offres de la concurrence : la base

On l'aura compris, si tout le monde s'accorde à vouloir une assurance moins chère, les démarches à entreprendre pour y parvenir demeurent un frein majeur. Elles sont souvent assimilées à de véritables corvées. Mais, bonne nouvelle, les comparateurs d'assurances (Assur-

land.com, LeLynx.fr, Lesfurets.com, etc.) vous permettent, depuis votre canapé et en quelques clics, d'obtenir des devis et une vision plus claire du marché. Certes, la liste des partenaires se cantonne aux assureurs en ligne (Assu 2000, Direct Assurance, Eurofil, Flitter, Leocare, L'olivier, MMA, Ornika, etc.), mais leurs offres peuvent suffire à vous situer par rapport à la concurrence. Et vous convaincre de souscrire ailleurs ou, pour les plus fidèles d'entre vous, à renégocier votre police d'assurance. **Notre conseil** A défaut de s'y coller chaque année (voir encadré), une comparaison des offres tous les deux ans constitue un bon rythme. Cela permet de voir si l'herbe ne serait pas plus verte ailleurs, ou de booster une (re)négociation avec votre assureur. Mais libre à ce dernier de vous satisfaire ou pas.

De 122 € à 265 € annuels de gagnés pour nos "cobayes"

De la théorie à la pratique, il n'y a qu'un pas. Si, d'après le sondage de LeLynx, un Français sur deux se dit prêt à changer d'assureur pour une prime moins élevée, dans les faits, la méconnaissance



Changer d'assurance, c'est super facile et ça peut rapporter gros

D'après la dernière étude du comparateur LeLynx.fr, 80% des assurés pensent qu'il est facile de changer de prestataire. Malgré tout, 57% n'ont toujours pas sauté le pas, dix ans après l'entrée en vigueur de la loi Hamon en 2015, qui a simplifié la démarche. Et 34% n'en ont jamais changé. Une fidélité qui croît avec l'âge. Pourtant :

- Vous pouvez partir à tout moment après le premier anniversaire du contrat. Plus besoin d'attendre l'avis d'échéance.
- Le nouvel assureur s'occupe de tout ! Vous n'avez absolument rien à faire. Avec votre accord (sous forme de mandat signé), il résilie à votre place votre ancienne assurance, et le tour est joué.
- La résiliation devient effective un mois après (préavis légal).
- Si la prime annuelle a été réglée, vous serez remboursé au prorata.

sance des règles de résiliation et, surtout, la flemme d'attaquer la corvée des devis refroidissent la majorité des bonnes volontés. Pour preuve, rien qu'au sein de la rédaction d'Auto Plus, sur quinze journalistes (ou proches) sondés (âgés de 31 à 60 ans), douze sont fidèles au même assureur (souvent celui de leurs parents d'ailleurs) depuis l'obtention de leur permis. Autrement dit, seuls 20% se montrent actifs dans la recherche d'une offre plus avantageuse ! Dès lors, pour motiver les troupes et leur prouver l'intérêt de se mobiliser, nous avons choisi six d'entre eux, aux profils différents, puis examiné leur contrat et recherché les meilleurs tarifs à garanties égales ou proches. Et quoi de plus rapide que de passer par un comparateur d'assurances (notamment LeLynx et Meilleurtaux.com) ! Quelques tarifications ont néanmoins été établies sur la Matmut.fr, mutuelle qui s'est clas-

sée en tête pour de tels profils dans notre dernier comparatif annuel 2025, "Les meilleurs assureurs... et les autres". Le verdict, présenté en images dans notre encadré page ci-contre, devrait vous convaincre.

Fidèle parmi les fidèles ?
Priorité à la (re)négociation

Les compagnies disposent souvent de marges de manœuvre, en particulier pour retenir un "bon client". Comprenez : qui affiche 50% de bonus, comme tous les "cobayes" considérés ici. Gageons que votre agent ne verra pas d'un bon œil que vous souhaitiez le quitter, a fortiori si vous cumulez plusieurs contrats chez lui (auto, moto, habitation, santé, prévoyance). Ainsi, à moins que vous ne soyez client d'une mutuelle telle que la Maif notamment, qui vous laissera filer sans état d'âme, n'hésitez pas à brandir deux ou trois devis moins chers que votre contrat



Antoine Jacquot
Expert automobile
diplômé d'Etat



Docteur Romaric Pagnard
Médecin généraliste



M^e Frank Samson
Avocat au barreau de Paris, spécialiste en droit des infractions routières

Nos six "cobayes" ont tout à gagner à aller voir ailleurs



Sophie, en VW e-Up! de 2022.

Elle paye 672 €/an à la Banque postale pour un forfait 8000 km. Une prime élevée pour une citadine électrique. Son avantage: une franchise à "zéro euro".

Nous lui avons trouvé 407 €/an (- 265 €, soit - 39%) chez Eurofil, protection juridique incluse. A condition qu'elle soit prête à rogner sur les "zéro franchise" et accepte une garantie conducteur (GC) à 800000 € au lieu de 1 million. Bien aussi, la tous risques de la Matmut qui, pour 423 €/an (- 249 €, soit - 37 %), lui en offre pour son argent: franchises raisonnables et GC plafonnée à 3 millions d'euros.



Chloé, en Peugeot 208 1.2 de 2013.

Elle paye 438 €/an à la Caisse d'épargne pour une tous risques. Un contrat complet avec des franchises douces, renégocié il y a deux ans.

Nous lui avons trouvé 308 €/an (- 130 €, soit - 30%) chez Eurofil, pour des garanties quasi identiques. Elle devra néanmoins se résoudre à régler une franchise dommages plus élevée (+ 170 €) et accepter une GC à 800000 € contre 1 million d'euros à la Caisse d'épargne.



Stéphane, en Fiat 500 1.4 de 2007.

Il paye 598 €/an à la Maif. Une tous risques un peu chère pour une voiture de cet âge. Mais l'image de marque de cette mutuelle est telle, que ses sociétaires sont prêts à faire ce petit sacrifice.

Nous lui avons trouvé 416 €/an (- 182 €, soit - 30%) chez Direct Assurance avec, en prime, zéro franchise bris de glace et la garantie "Panne 0 km". La Matmut lui offre aussi un bon compromis, avec une cotisation à 481 €/an (- 117 €, soit - 20 %).



François, en Peugeot 5008 "2" BlueHdi acheté d'occasion en 2021.

Il paye 921 €/an à la GMF pour une tous risques Confort, qui comprend l'assistance panne à 50 km, et non à 0 km.

Nous lui avons trouvé 746 €/an (- 175 €, soit - 19%) à la Matmut, avec "Panne 0 km" et GC à 3 millions d'euros. Un super plan! En contrepartie, François devra toutefois supporter une franchise dommages, vol et incendie de 485 €, contre 390 € à la GMF, ainsi qu'une franchise bris de glace. On ne peut pas être gagnant sur tous les plans!



Nathalie, en Mini Hatch Cooper de 2014.

Elle paye 694 €/an chez Groupama en tous risques. **Nous lui avons trouvé 569 €/an (- 125 €, soit - 18%) chez**

Direct Assurance avec la formule tous risques Maxi. Elle devra toutefois être prête à régler une franchise dommages de 562 € au lieu de 479 € chez Groupama. Mais elle profitera d'un contrat plus étoffé.



Julien, en Renault Laguna 2.0 T essence de 2010.

Il paye 477 €/an à la Maaf pour une formule au tiers étendu au bris de glace et à l'assistance panne 0 km.

Nous lui avons trouvé 355 €/an (- 122 €, soit - 26%) chez Direct Assurance pour une formule au tiers étendu au vol/incendie (Tiers Maxi). En prime, une protection du conducteur plafonnée à 1,5 million d'euros contre 1 million d'euros à la Maaf! Et si Julien préfère rester au tiers simple, il paiera 310 €/an (- 167 €, soit - 35 %) chez ce même assureur. Assistance "Panne 0 km" et GC 1,5 million d'euros compris. Mais pour ce prix, il est vrai qu'il ne bénéficiera pas de la garantie "bris de glace".

actuel, pour des garanties équivalentes. Comme nous l'avons vu précédemment, les comparateurs en ligne vous seront d'une grande utilité, d'autant plus s'ils affichent également les dernières promotions/remises en date.

Nos conseils Présenter un ou deux devis concurrents à son assureur peut suffire à le convaincre de se caler sur le mieux-disant. Comme nous vous le démontrons dans l'encadré ci-dessus, il est ainsi possible d'économiser jusqu'à près de 40% sur l'année. Autre astuce: vous pouvez établir un devis

auprès de votre propre assureur, car il ne serait pas surprenant que celui-ci soit plus intéressant que votre contrat actuel. Si tel était le cas, vous disposeriez d'un argument de taille pour négocier à la baisse votre police.

Des réductions récurrentes

Un ou deux mois gratuits, regroupement de contrats, fidélité multiservice (habitation + auto)... sont autant d'offres que vous trouvez tout au long de l'année sur internet, mais aussi en agence. Les remises ne sont pas limitées à une période

précise, même si certaines compagnies communiquent d'avantage au printemps ou à la rentrée. Les pages d'actu d'*Auto Plus* se chargent aussi régulièrement de vous les faire connaître.

Notre conseil Réclamez votre relevé d'information à votre assureur (votre historique à transmettre obligatoirement au nouvel assureur). Cela lui mettra la puce à l'oreille, et il ne devrait pas manquer de vous appeler pour connaître vos intentions. De là à ce qu'il s'aligne sur votre offre pour vous retenir, il n'y a qu'un pas.

Une couverture adaptée et réactualisée

Vos besoins ne sont sans doute plus les mêmes qu'il y a dix ou quinze ans. La retraite, un déménagement, un usage plus sporadique du véhicule, un divorce, etc. sont autant de changements qui justifient la révision à la baisse de votre contrat. A l'instar de votre auto qui perd de sa valeur au fil des ans. A moins que celle-ci ne soit "comme neuve", il est souvent inutile de conser-

ver une formule tous risques. Une couverture au tiers étendu à l'incendie et au vol peut suffire, a fortiori si vous cherchez à réduire un budget auto qui enfle avec l'âge, à l'inverse de la valeur du véhicule. La bascule peut ainsi abaisser votre prime de 150 à 200 € par an. Et pour grappiller encore quelques euros, vous pouvez, si l'offre de votre assureur le permet, jouer avec les franchises et les garanties optionnelles (véhicule de remplacement, bris de glace, accessoires...). En supprimant les doublons et les protections superflues, la facture peut se réduire encore de 10 à 20%.

Notre conseil Moins vous roulez, moins vous devez payer. Les formules "petit rouleur" ou au kilomètre s'adressent à ceux qui parcourent moins de 5000 à 12000 km par an. Le principe: vous déclarez un plafond annuel et bénéficiez d'une réduction de 10%. Un rabais cumulable chez les mutuelles, notamment avec les 5 ou 10% de remise accordés aux abonnés des transports en commun.

Pascale Gétin



Fort de deux devis moins chers (à garanties équivalentes) que votre contrat, contactez votre assureur pour lui demander de revoir à la baisse votre police. S'il refuse, vous pourrez aller voir ailleurs!

UN PARTENAIRE EXCLUSIF

RIEN QUE POUR VOUS

DU 23 SEPTEMBRE AU 21 NOVEMBRE 2025

GRÂCE À VOTRE CONTRÔLE TECHNIQUE, GAGNEZ À COUP SÛR !



CHAQUE JOUR
200 €
ou 7€* sur **Cheerz**

ET

1 VOITURE
par tirage au sort

100 %
GAGNANT



RDV sur **dekra-norisko.fr**



NORISKO

AUTOCONTROL

TOUS NOS PARTENAIRES
SUR **CLUB.AUTOPLUS.FR*****



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 30€* (1)
☐ Je choisis l'offre **Liberté** : adhésion pour un an. Je règle 2,50 € par mois par prélèvement (2) (tarif valable 1 an)

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 #D1674894

Dater et
signer obligatoirement

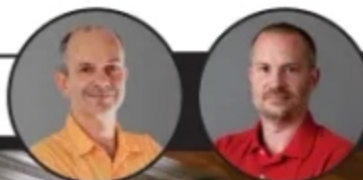
À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77222 434052. *Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion. **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2025. 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 dp@newworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr> *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.



2^e partie

Qualité de fabrication

➔ **62 modèles** décortiqués par nos experts

La semaine dernière, nous avons passé au crible la qualité de fabrication des SUV pour vous fournir le bilan le plus précis possible. Cette semaine, place aux berlines, scrutées avec la même rigueur et la même impartialité, afin de vous livrer un classement sans faille. Attendez-vous à quelques surprises...

Notre méthode

TROIS POSTES EXAMINÉS

Nous avons étudié chaque modèle pour identifier les points forts et traquer les moindres imperfections, avec l'appui d'outils de mesure précis pour certains postes. L'ensemble est noté en fonction de barèmes.

Carrosserie/châssis

Soubassements. Chaque voiture est placée sur un pont élévateur. Nous évaluons les protections sous le châssis et le traitement contre les projections de la route. Nous examinons la qualité des connexions sur les sondes.

Carrosserie. Nous contrôlons l'alignement des éléments fixes (ailes, pavillon, boucliers...) et des ouvrants (capot moteur,

couvercle de coffre, portières).

Articulations des ouvrants.

Nous jugeons la solidité des charnières de portes ainsi que des vérins ou de la béquille de maintien pour le capot moteur.

Finition extérieure

Peinture. Avec un micromètre à résonance magnétique, nous mesurons l'épaisseur et la régularité d'application en plusieurs points. L'aspect de surface est inspecté, pour déceler toute anomalie d'application ou des écarts de teinte entre différents éléments.

Joints. Nous notons leur épaisseur, leur texture, la présence (ou non) de feutrine, ainsi que la régularité et la solidité de leurs fixations.

Habitacle

Garnissages intérieurs. Nous vérifions tous les plastiques : aspect de surface, épaisseur, rembourrage, résistance aux rayures et à l'usure. Cela jusque dans les moindres recoins de l'habitacle.

Revêtements. Nous examinons les tissus (ou cuirs) de la sellerie, du ciel de toit, mais aussi les moquettes et les tapis de sol.

Assemblages. Nous évaluons la précision des ajustements entre les différents éléments du mobilier intérieur. Et nous testons le maniement des commodos, ainsi que des boutons et des diverses touches de commande.

NOTATION FINALE

Nous attribuons des notes sur 20 à chaque modèle pour ces trois postes de contrôle. La moyenne de ces trois notes donne le classement de chaque modèle dans sa catégorie. Avec ce code couleur :

Du beau travail.

Pas mal, mais peut mieux faire.

A revoir.

Le classement final permet de situer chaque modèle par rapport à ses concurrents dans le même segment. Logiquement, plus un modèle monte en gamme, plus les paliers de notation qui conditionnent son code couleur sont sévères.

LES CITADINES

Ça roule pour les vétérans !

DU BEAU TRAVAIL. Le podium se voit intégralement occupé par des modèles sortis entre 2017 et 2019. Toujours une jolie première place pour la **Renault Clio**, dont la fabrication homogène est calée sur des standards élevés. C'est elle qui bénéficie de la qualité extérieure (tôlerie, peinture) la plus convaincante. La **Volkswagen Polo** offre la meilleure finition intérieure du segment, avec des plastiques particulièrement raffinés et un assemblage irréprochable. Elle surpasse même légèrement l'**Audi A1 Sportback** sur ce point. Au pied du podium, deux autres modèles du groupe Volkswagen: les **Seat Ibiza** et **Skoda Fabia**. Même si leurs générations actuelles disposent de plastiques un peu moins chics que précédemment. Les **Renault 5** et **Alpine A290** réussissent leur entrée grâce à des tôleries et peintures très satisfaisantes. Leurs habitacles sont bien traités, avec d'excellents assemblages. La nouvelle **Lancia Ypsilon**, sur base de Peugeot 208, met en avant un intérieur soigné, avec plusieurs matériaux originaux qui forment un ensemble harmonieux et valorisant. Elle séduit aussi par son excellente peinture, brillante et bien appliquée.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. La toute nouvelle **Hyundai Inster** pêche en particulier sur un point: ses plastiques intérieurs. Dommage, car l'assemblage de son mobilier fait preuve de rigueur. Décidément, les **Dacia**, ouvertement dotées d'habitacles réalisés à l'économie, se rattrapent souvent sur la partie tôlerie et peinture. C'est le cas ici de la **Sandero**, et plus encore de la **Spring**. L'actuelle génération de **Suzuki Swift** gagne presque un point par rapport à la précédente. Mais sa finition intérieure stagne à des niveaux médiocres. Seule sa peinture a fortement progressé. La récente **Citroën C3** obéit à une logique quasiment "low cost", avec ses plastiques à l'aspect de surface soigné mais qui manquent cruellement de rembourrage.

À REVOIR. La **Toyota Yaris** continue à décevoir avec ses plastiques intérieurs rigides et basiques. La **Fiat Panda** née en 2011 reste un modèle délibérément économique, à la présentation simple. Comme ces dernières années, la **Toyota Aygo X** ferme la marche, avec une qualité extrêmement insuffisante, en particulier pour l'habitacle, très indigent.

Le palmarès

1^{re} Renault Clio

14,2



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	15,7
Habitacle	14,3



PHOTOS: A. SAUNIER

7^e Renault 5

13



Carrosserie/châssis	10,7
Finition extérieure	14
Habitacle	14,3

A. SAUNIER

11^e Peugeot 208

12,4



Carrosserie/châssis	11,3
Finition extérieure	12,3
Habitacle	13,7

N. SOLER

2^e Volkswagen Polo

13,7



Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	13,2
Habitacle	15

N. SOLER

5^e Alpine A290

13,3



Carrosserie/châssis	11,2
Finition extérieure	14
Habitacle	14,7

N. SOLER

9^e Opel Corsa

12,7



Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	13,7
Habitacle	13

N. SOLER

13^e Hyundai Inster

12,3



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	12,7
Habitacle	12

A. SAUNIER

3^e Audi A1 Sportback

13,6



Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	14
Habitacle	14,3

N. SOLER

5^e Skoda Fabia

13,3



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	15,3
Habitacle	12,3

N. SOLER

10^e Mini 3 portes

12,6



Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	13,3
Habitacle	12,3

N. SOLER

14^e Dacia Spring

12,2



Carrosserie/châssis	10,8
Finition extérieure	13,7
Habitacle	12

F. GROUT

4^e Seat Ibiza

13,4



Carrosserie/châssis	12,8
Finition extérieure	13,3
Habitacle	14

N. SOLER

7^e Lancia Ypsilon

13



Carrosserie/châssis	11
Finition extérieure	14,7
Habitacle	13,3

N. SOLER

11^e Fiat 500e

12,4



Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	12,7
Habitacle	13

N. SOLER

14^e Suzuki Swift

12,2



Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13,7
Habitacle	11,3

Y. LEFEBVRE

**Renault Clio**

Cette cinquième génération possède plus que de beaux restes : qualité homogène, carrosserie et peinture exemplaires.

**Volkswagen Polo**

Née il y a huit ans, cette Polo profite encore des bons standards de finition intérieure qui étaient alors en vigueur dans le groupe Volkswagen.

**Lancia Ypsilon**

Quelques choix de présentation originaux à bord, comme le plastique imitation pierre sur le support central à l'avant, ou les inserts de teinte bronze façon aluminium brossé.

**16^e Citroën C3** **12,1**

Carrosserie/châssis	11,3
Finition extérieure	12,7
Habitacle	12,3

**16^e ex 20 Dacia Sandero** **12,1**

Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	14
Habitacle	12,3

**18^e Honda Jazz** **12**

Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	11
Habitacle	12,7

**19^e Hyundai i10** **11,8**

Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13,3
Habitacle	17

**19^e ex 20 Kia Picanto** **11,8**

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	12,7
Habitacle	10,7

**21^e Byd Dolphin Surf** **11,6**

Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	13,7
Habitacle	11

**21^e ex 20 Hyundai i20** **11,6**

Carrosserie/châssis	11
Finition extérieure	12,7
Habitacle	11

**21^e ex 20 Mazda 2 Hybrid** **11,6**

Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	12,3
Habitacle	10,7

**24^e MG3** **11,5**

Carrosserie/châssis	11,6
Finition extérieure	12,7
Habitacle	10,3

**25^e Toyota Yaris** **11,3**

Carrosserie/châssis	10,8
Finition extérieure	12,3
Habitacle	10,7

**26^e Fiat Panda** **10,8**

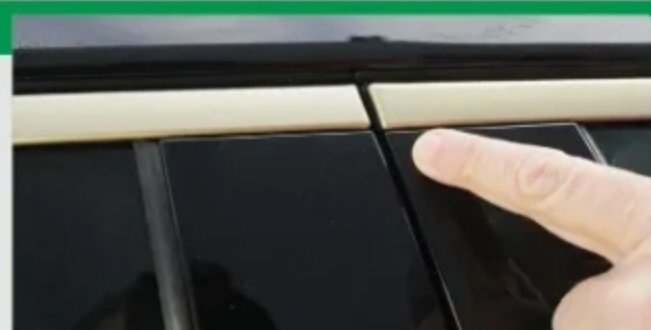
Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	11,7
Habitacle	10,7

**27^e Toyota Aygo X** **9,6**

Carrosserie/châssis	9,8
Finition extérieure	11
Habitacle	8

C'EST PARFAIT

Sur les Renault 5 et Alpine A290, la carrosserie est excellentement assemblée, à l'image de cette baguette dorée qui borde la surface vitrée latérale.

**C'EST RATÉ**

La petite Hyundai Inster aurait pu mieux choisir sa palette de matériaux à bord. Surtout concernant les plastiques : c'est du dur et du rustique.



La chinoise Byd Dolphin Surf néglige ses dessous. En témoigne cette peinture antigraillons approximativement appliquée sous le châssis.



LES COMPACTES

Du rififi sur le podium

DU BEAU TRAVAIL. La suprématie des premium allemands n'est plus ce qu'elle était. En tête, caracole toujours la très valorisante **Mercedes Classe A**, qui met en avant ses plastiques intérieurs hyper soignés, et les ajustages parfaits de ses nombreux assemblages à bord. Mais la **DS N°4**, tout récent restylage de la DS 4, la talonne. Elle affiche une très belle palette de matériaux d'habitacle, et des joints de portière presque aussi irréprochables que ceux de la Mercedes. La **Renault Megane E-Tech** a aussi droit au podium, portée par son excellente qualité de peinture. Elle est suivie de très près par la **BMW Série 1**, qui vient de bénéficier d'un profond restylage et progresse de près d'un demi-point grâce à une peinture améliorée. Sa finition intérieure reste égale à elle-même : vraiment soignée. La **Volkswagen Golf** se révèle toujours aussi homogène. Egalement bien placés, des modèles moins chers : l'**Opel Astra**, qui se distingue par son habitacle léché, et la **Skoda Scala**.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. La **Mazda 3** apparaît assez équilibrée, mais, pour passer dans le vert, l'articulation de ses ouvrants

mériterait un petit coup de pouce. **Seat Leon** et **Cupra Born** terminent ex aequo, mais la seconde démerite davantage en matière de plastiques. La **Citroën C4** restylée continue à perdre des points, ses panneaux de carrosserie n'étant pas assez bien alignés, alors que ses matériaux d'habitacle conservent un niveau largement satisfaisant. La **Honda Civic**, légèrement retouchée, reste d'une qualité homogène, mais avec des articulations de parties ouvrantes perfectibles. Les **Toyota Corolla** et **Nissan Leaf** présentent toutes deux des bilans homogènes, mais sans point fort particulier, et leur habitacle s'avère quelconque.

À REVOIR. La **Hyundai i30** fraîchement restylée reste trop approximative dans les ajustements de ses panneaux de carrosserie, et ne se rattrape pas vraiment côté habitacle, avec des plastiques à l'aspect étonnamment "cheap". Toujours bonne dernière, la **MG4** ne brille que par une peinture excellente, mais récolte de mauvaises appréciations pour tout le reste. À déplorer en particulier, ses ajustements de tôlerie et ses plastiques rayables, ainsi que ses tissus intérieurs qui demeurent très bas de gamme.

Le palmarès

1^{re} Mercedes Classe A

15,1



Carrosserie/châssis	13,6
Finition extérieure	15,3
Habitacle	16,3

PHOTOS: Y. LEFEBVRE, F. GROUT

2^e DS N°4

15



Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	15
Habitacle	16,7

F. GROUT

3^e Renault Megane E-Tech

14,4



Carrosserie/châssis	11,2
Finition extérieure	17,7
Habitacle	14,3

Y. LEFEBVRE

4^e BMW Série 1

14,3



Carrosserie/châssis	12,8
Finition extérieure	14,5
Habitacle	15,7

N. SOLER

5^e Volkswagen Golf

14,2



Carrosserie/châssis	13,3
Finition extérieure	14,7
Habitacle	14,7

N. SOLER

6^e Peugeot 308

13,9



Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	15
Habitacle	14,3

N. SOLER

7^e Audi A3

13,8



Carrosserie/châssis	13,3
Finition extérieure	14
Habitacle	14

Y. LEFEBVRE

7^e ex æq Volkswagen ID.3

13,8



Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	15,3
Habitacle	14,3

Y. LEFEBVRE

9^e Skoda Scala

13,6



Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	14
Habitacle	13,7

N. SOLER

10^e Opel Astra

13,5



Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	13,3
Habitacle	15

Y. LEFEBVRE

11^e Mazda 3

13,4



Carrosserie/châssis	12,9
Finition extérieure	14
Habitacle	13,3

Y. LEFEBVRE

12^e Seat Leon

13,3



Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	13,3
Habitacle	13,3

A. SAUNIER

13^e Cupra Born

13



Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	13,3
Habitacle	12,7

N. SOLER

14^e Citroën C4

12,9



Carrosserie/châssis	11,1
Finition extérieure	13,3
Habitacle	14,3

F. GROUT

14^e ex æq Kia Ceed

12,9



Carrosserie/châssis	11,7
Finition extérieure	14,3
Habitacle	12,7

A. SAUNIER



Mercedes Classe A

Jolie réussite de cette compacte premium, qui, malgré la complexité de ses multiples éléments à bord, jouit d'une qualité d'assemblage exemplaire.



16^e Honda Civic 12,8

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	12
Habitacle	14,3



17^e Ford Focus 12,7

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	13,3
Habitacle	12,7



18^e Toyota Corolla 12,6

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	12,7
Habitacle	13



19^e Nissan Leaf 12,5

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	13
Habitacle	12,3



20^e Hyundai i30 12,4

Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	13
Habitacle	12,7



21^e Byd Dolphin 12,3

Carrosserie/châssis	11,1
Finition extérieure	13,7
Habitacle	12



22^e Fiat Tipo 11,7

Carrosserie/châssis	10,1
Finition extérieure	12,7
Habitacle	12,3



23^e MG4 11,3

Carrosserie/châssis	9,9
Finition extérieure	15,7
Habitacle	8,3



DS N°4

Principalement modifiée au niveau du design extérieur, la DS N°4 continue à mettre en avant un habitacle tout à fait digne des premium.



Peugeot 308



Volkswagen ID.3

C'EST PARFAIT



Toutes les voitures devraient être construites comme la BMW Série 1 : les côtés des soubassements, à l'endroit où la tôle des flancs et du plancher se rejoint, sont parfaitement protégés par un revêtement en plastique très bien fixé.



Légèrement restylée l'an dernier, la Volkswagen Golf présente une qualité de fabrication homogène, avec un habitacle bien assemblé, doté de plastiques et de tissus bien choisis.

C'EST RATÉ

Plastiques durs, tissus basiques... l'habitacle de la MG4, ancien best-seller de la marque en France, fait toujours aussi piètre impression.



LES FAMILIALES

Une Citroën aussi bien placée qu'une Audi !

DU BEAU TRAVAIL. Toujours première, la **BMW Série 3** domine la concurrence de la tête et des épaules, confirmant le retour de la marque à des niveaux de finition élevés pour ses habitacles. Elle peut aussi mettre en avant la qualité supérieure de ses joints de portière. Pas très loin, et lorgnant avec avidité la première place, une autre allemande : la **Mercedes Classe C**. Elle aussi présente un intérieur valorisant, mais situé un léger cran au-dessous de celui de sa rivale. Surprise, sur la troisième marche du podium, se tient la **Citroën C5 X**, très correcte en matière de mobilier et de garnissages d'habitacle. Elle se distingue surtout par une peinture et des joints d'excellente facture. La nouvelle **Audi A5** partage la médaille de bronze avec la française. Rien d'insultant. Elle affiche un bel intérieur dans l'absolu, mais les habitués de la marque noteront un léger recul, tant en termes de matériaux que d'assemblage. Les amateurs de **Volvo S60/V60** peuvent continuer à apprécier la présentation et la fabrication homogènes. La récente **Peugeot 408**, elle, propose un standing général élevé, y compris dans son habitacle. Sa note finale se voit juste grevée par un faux pas concernant l'articulation des ouvrants.

PAS MAL, MAIS PEUT MIEUX FAIRE. La spectaculaire **Hyundai Ioniq 6** cherche à faire sensation avec un look tranché. Mais elle devrait soigner davantage l'ajustement de sa carrosserie, et gagnerait à afficher des plastiques intérieurs plus flatteurs. Ayant beaucoup progressé au niveau de l'habitacle, la **Tesla Model 3** reste en retrait côté carrosserie et joints. Sans démeriter dramatiquement, la **Toyota Prius** pourrait davantage choyer ses clients. En effet, l'alignement des panneaux de carrosserie et l'articulation des ouvrants laissent un peu à désirer. Mais ce sont surtout les plastiques intérieurs qui détonnent.



BMW Série 3

Grâce à une finition intérieure magnifique, la Série 3 occupe la première place de la catégorie depuis la sortie de cette génération, en 2020.



Tesla Model 3

Bonne dernière de la catégorie jusqu'à fin 2023, la Model 3 a bénéficié d'améliorations radicales sur ses plastiques et sa moquette, qui étaient terriblement bas de gamme et fragiles.

Le palmarès



1^{re} BMW Série 3 **15,2**



Carrosserie/châssis 13,6
Finition extérieure 15,3
Habitacle 16,7

2^e Mercedes Classe C **14,8**



Carrosserie/châssis 13,8
Finition extérieure 15,3
Habitacle 15,3

3^e Audi A5 **14,4**



Carrosserie/châssis 13,7
Finition extérieure 14,7
Habitacle 14,7

3^e ex æq Citroën C5 X **14,4**



Carrosserie/châssis 12
Finition extérieure 16,3
Habitacle 15

5^e Skoda Octavia **14,3**



Carrosserie/châssis 13,3
Finition extérieure 15,7
Habitacle 14

6^e Volvo S60/V60 **14,1**



Carrosserie/châssis 13,7
Finition extérieure 14,3
Habitacle 14,3

7^e Peugeot 408 **14**



Carrosserie/châssis 12
Finition extérieure 15,3
Habitacle 14,7

8^e Alfa Romeo Giulia **13,9**



Carrosserie/châssis 13,3
Finition extérieure 13,7
Habitacle 14,7

8^e ex æq Hyundai Ioniq 6 **13,9**



Carrosserie/châssis 12,5
Finition extérieure 15
Habitacle 14,3

10^e Tesla Model 3 **13,3**



Carrosserie/châssis 12,2
Finition extérieure 12,3
Habitacle 15,3

11^e Peugeot 508* **13,2**



Carrosserie/châssis 12,6
Finition extérieure 12,3
Habitacle 14,7

12^e Toyota Prius **13,2**



Carrosserie/châssis 12,9
Finition extérieure 14,7
Habitacle 12



Audi A5

Loin de pâtir d'une mauvaise présentation ou d'une finition bâclée, l'A5 ne peut plus se targuer d'un intérieur aussi soigné et chic que celui de sa devancière.



Peugeot 408

Récemment sortie, cette Peugeot, qui se substitue à la 508, obtient la même note pour son habitacle, mais sa peinture témoigne de très nets progrès.

C'EST PARFAIT

Toujours des plastiques à l'aspect très valorisant à bord des Volvo S60 et V60.



La Skoda Octavia peut mettre en avant la bonne texture de ses plastiques et ses joints de portière très soignés pour justifier une note finale égale à celle de... l'Audi !

C'EST RATÉ



Beaucoup trop de plastiques rigides à bord de la Toyota Prius. C'était déjà le cas avec les précédentes générations, mais ça jure encore plus aujourd'hui.

Dans les coulisses de l'enquête



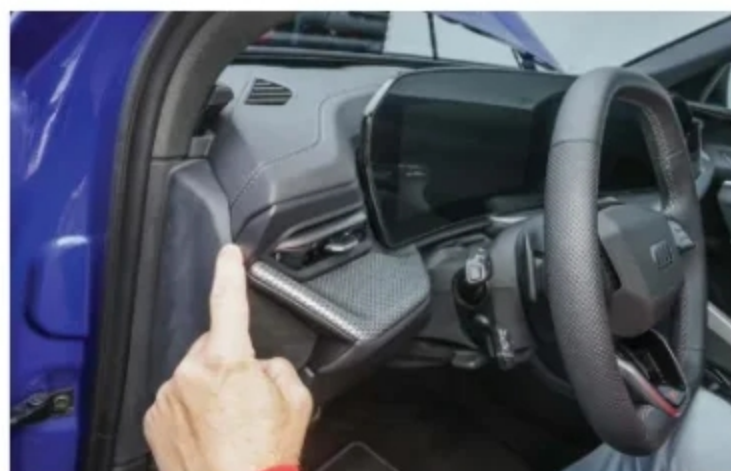
Premier point contrôlé sur les voitures : leurs dessous. Couverture anticorrosion, éléments qui protègent des projections, fixations des connecteurs, tout est examiné.



Sont évalués les interstices entre les panneaux de carrosserie. Ils doivent être le plus resserrés possible et, surtout, réguliers. L'articulation des ouvrants est aussi vérifiée.



L'épaisseur de peinture est mesurée en de nombreux points à l'aide d'un micromètre à résonance magnétique. La moyenne se situe autour de 150 µm, avec des écarts de + ou - 15 microns.



A bord, un examen minutieux des matériaux (plastiques, moquettes, sellerie, tissus, etc.) est effectué. Régularité des ajustements entre éléments et rigidité des fixations sont aussi testées.



Toujours dans l'habitacle, d'éventuelles anomalies sont prises en compte, comme des vis de fixation ou des écrous visibles.



Moteur: 6 cylindres en ligne, double arbre à cames en tête, deux carburateurs
Cylindrée: 3781 cm³
Puissance: 220 ch SAE à 5 500 tr/mn
Vitesse maxi: 187 km/h
Production: 15 065 exemplaires (1963-1968)
Cote actuelle: environ 25 000 €

Avec son pare-chocs chromé plus fin, le faciès de la S-Type se différencie élégamment de celui de la Mark 2. Mais la calandre ovale, bombée, ainsi que les quatre phares ronds sont toujours là pour vous inviter à un voyage plein de saveur et de sensations.



IL Y A 62 ANS, JAGUAR SORT LA PREMIÈRE S-TYPE

Un peu “entre-deux”, un peu mal-aimée

Jaguar, l'un des plus beaux fleurons de l'industrie automobile anglaise alors florissante, alliait élégance, sportivité et luxe. Avec cette Type S, la marque fait comme un petit faux pas. Et pourtant...

A l'époque, existent deux berlines Jaguar: la MK2, relativement ramassée, qui émerveille le monde avec sa ligne racée, sa sportivité naturelle, et ses performances hors pair. Et la Mark X, ouvertement statutaire: beaucoup plus longue, beaucoup plus large, avec le même six en ligne dans sa cylindrée la plus généreuse et témoignant d'un luxe inouï. Elle coûtait 25 % de plus que sa petite sœur. Jaguar eut l'idée de faire un mix des deux, avec cette S-Type: une Mark 2 identique à l'avant, allongée à l'arrière, avec des formes postérieures moins rebondies et affichant une forte attirance pour le luxe. A priori, la formule ne peut qu'allécher. D'autant que techniquement, l'auto reçoit aussi de jolies améliorations.

Le pont arrière rigide a aimablement laissé la place à des roues indépendantes, gage d'un meilleur confort et d'une tenue de



Toujours une poupe bien reconnaissable, avec des feux dont la petitesse fait sourire aujourd'hui. Par rapport à la Mark 2, le volume de coffre a été largement augmenté: 538 dm³, au lieu de 382. Immense!

route plus stable sur mauvais revêtement. De fait, la S-Type apparaît d'un équilibre surprenant, même à haute vitesse. Et les hautes vitesses, elle les atteint dans un souffle, sans difficulté, grâce au talent généreux de son merveilleux six cylindres: du caractère, de la puissance, le tout couronné par des sonorités graves qui résonnent suavement à vos oreilles ébahies. Une telle suavité mécanique, vous ne vous en lasserez jamais! Comme beaucoup d'autres, cet exemplaire offre une boîte auto. à trois rapports, qui rogne en partie les élans du moteur. Mais elle a droit à une autre option, très bien venue, elle: la direction assistée, précieuse en

ville comme sur petites routes. Et, spécialité de la marque depuis 1959, le freinage est assuré par quatre disques: du solide!

Intérieur prestigieux

A bord, c'est l'extase. Pas en raison du volume habitable, étonnamment étroit au vu des 4,75 m de long. A l'arrière, la place pour les jambes est même étriquée. Mais le luxe porté à son maximum sans préoccupation de coût (trop trivial...) donne un ensemble de boiseries somptueuses et un cuir prodigieusement envoûtant. Envoûtant mais... glissant! A l'avant, le conducteur a tout intérêt à abaisser l'accoudoir central pour ne pas



A elle seule, la planche de bord joue beaucoup dans le charme que dégage le modèle. Du bois massif, avec un veinage magnifique et une instrumentation délicieusement complète. Sans oublier la forêt de boutons de commande.



Quel beau moteur que ce 6 cylindres à double arbre à cames en tête, hébergé dans les roadsters et coupés XK 120 en 1948. Il est présent ici dans sa cylindrée la plus mythique : 3,8 l, 220 ch SAE avec ses deux gros carburateurs SU.



PHOTOS: B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Profil un peu moins dodu que sur la Mark 2. L'allongement de l'arrière (+ 26 cm, 4,75 m au total) s'est accompagné de formes moins rebondies, plus fluides. Certains jugent que, côté style, l'auto a perdu en homogénéité.

1963, cette année-là



PEUGEOT

Inauguration de la Maison de la radio à Paris. Conçue sur 25 000 m² par l'architecte Henry Bernard, elle compte 64 studios. C'est le premier édifice à énergie positive au monde : avec sa géothermie, elle produit plus d'électricité qu'elle n'en

consomme ! Après la 403, Peugeot sort sa 404 en version diesel. Elle deviendra LA voiture des taxis partout en France.

se retrouver côté passager lors d'un virage à gauche abordé un peu vivement ! A sa sortie, la S-Type a peu séduit. Même ses concepteurs ont été sévères. L'ingénieur en chef adjoint du département carrosserie le disait : "Nous avons nous-même jugé que cette voiture était vilaine, et quand elle fut commercialisée, on s'est vraiment demandé si c'était bien ce qu'on pouvait faire de mieux ! Des gens comme moi auraient dû recevoir du bâton pour avoir produit une telle abomination ! Cette S avait un aspect incohérent." En collection, elle reste moins aimée et moins cotée que la Mark 2. Malgré son luxe supérieur.



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement

A ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveauté** : premier contact avec la Renault Twingo. Est-elle aussi réussie que sa grand sœur, la R5 ?
- **Comparatif** : le Citroën C5 Aircross, en version hybride 145 ch, défie les meilleurs SUV compacts.
- **Occasion** : le bilan fiabilité des moteurs BlueHDi et toutes nos solutions en cas de pépin.

En kiosque le vendredi 7 novembre



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Saunier Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{er} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio :

Nathalie Barribaud (5018)

Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo

Chef de service, responsable des photographes :

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Vincent Desmonts,

Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia,

Thierry Réaumont, François Stagnaro

En SR : Danielle Molson, Sophie Pertus

En maquette : Patrick Cœur

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Jérôme Fombelle (5088)

Rédacteur en chef adjoint : Franck Mozzanini (5448)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haitalan

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 Breaudeau Fontelles (5634)

Directrice commerciale pôle automobile :

Nathalie Martins

Directrice commerciale adjointe pôle automobile :

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Léa Joya (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, avenue 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 : octobre 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €



Président : REWORLD MEDIA SA



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.

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

Les prix catalogue: ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique.

Les taux de remise: nous vous fournissons les rabais couramment pratiqués en concession sur tel ou tel modèle. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les modèles électriques, mais plus les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier le taux d'émissions et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime est désormais octroyée sous la forme d'un CEE (certificat d'économie d'énergie) qui prend l'appellation de "coup de pouce". Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options), obtenant un score environnemental minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe) et pesant moins de 2 400 kg. Depuis le 1^{er} juillet 2025, son montant varie de 3 100 à 4 200 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47 000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 26 200 €	4 200 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26 200 €	3 100 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 112 g	Montant
Electriques au-delà de 47 000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4 026 €
114 g	75 €	155 g	4 279 €
115 g	100 €	156 g	4 543 €
116 g	125 €	157 g	4 818 €
117 g	150 €	158 g	5 105 €
118 g	170 €	159 g	5 404 €
119 g	190 €	160 g	5 715 €
120 g	210 €	161 g	6 126 €
121 g	230 €	162 g	6 637 €
122 g	240 €	163 g	7 248 €
123 g	260 €	164 g	7 959 €
124 g	280 €	165 g	8 770 €
125 g	310 €	166 g	9 681 €
126 g	330 €	167 g	10 692 €
127 g	360 €	168 g	11 803 €
128 g	400 €	169 g	13 014 €
129 g	450 €	170 g	14 325 €
130 g	540 €	171 g	15 736 €
131 g	650 €	172 g	17 247 €
132 g	740 €	173 g	18 858 €
133 g	818 €	174 g	20 569 €
134 g	898 €	175 g	22 380 €
135 g	983 €	176 g	24 291 €
136 g	1 074 €	177 g	26 302 €
137 g	1 172 €	178 g	28 413 €
138 g	1 276 €	179 g	30 624 €
139 g	1 386 €	180 g	32 935 €
140 g	1 504 €	181 g	35 346 €
141 g	1 629 €	182 g	37 857 €
142 g	1 761 €	183 g	40 468 €
143 g	1 901 €	184 g	43 179 €
144 g	2 049 €	185 g	45 990 €
145 g	2 205 €	186 g	48 901 €
146 g	2 370 €	187 g	51 912 €
147 g	2 544 €	188 g	55 023 €
148 g	2 726 €	189 g	58 134 €
149 g	2 918 €	190 g	61 245 €
150 g	3 119 €	191 g	64 356 €
151 g	3 331 €	192 g	67 467 €
152 g	3 552 €	193 g et +	70 000 €

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Bricia 145	30 280	0	4% FHEV
1.2 Bricia 145 Speciale	32 250	nc	nc FHEV
Elettrica 156	38 800	-3 100	5% Elec
Elettrica 156 Speciale	40 800	-3 100	13% Elec
Elettrica 280 Veloce	48 800	-3 100	5% Elec
Tonale			
1.5 Bricia 180 Sprint	44 000	+360	5% FHEV
1.5 Bricia 145 Veloce	46 000	+360	5% FHEV
1.3 Bricia Plug-In 280 Sprint Q4	83 300	+750	8% FHEV
1.3 Bricia Plug-In 280 Veloce Q4	88 000	0	8% FHEV
1.6 Diesel 130 Sprint	42 800	+1 372	5% D
Giulia			
2.2 Diesel 160 Sprint	50 000	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	58 000	+1 761	5% Elec
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61 100	+1 761	12% D
Stelvio			
2.2 Diesel 160 Sprint	58 000	+3 170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60 000	+6 854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66 300	+6 854	9% D
ALPINE			
A290			
180 GT	38 700	-3 100	6% Elec
180 GT Premium	41 900	-3 100	1% Elec
220 GT Performance	41 700	-3 100	4% Elec
220 GT S	44 700	-3 100	0% Elec
220 Première Edition	46 200	-3 100	0% Elec
A110			
A110	56 000	+3 784	0% E
A110 GTS	79 800	+5 105	1% E
A110 R 70	122 800	+4 279	1% E
ASTON MARTIN			
Vantage	199 700	+70 000	nc E
Vantage Roadster	210 000	+70 000	nc E
DB12 Coupé	236 000	+70 000	nc E
DB12 Volante	252 100	+70 000	nc E
DBX 707	252 100	+70 000	nc E
Vanquish	398 300	+70 000	nc E
Valhalla	988 300	+70 000	nc E
AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27 790	+310	9% E
30 TFSI Design S tronic	30 650	+400	9% E
35 TFSI S line S tronic	33 550	+400	10% E
35 TFSI S line S tronic	36 300	+650	10% E
Q2			
30 TFSI Design	34 800	+898	6% E
35 TFSI Design	36 650	+1 172	6% E
35 TFSI S line	39 250	+1 172	6% E
S2	66 750	+64 456	11% E
30 TDI Design	36 750	+540	6% D
35 TDI S line S tronic	43 900	+1 386	6% D

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BENTLEY			
Flying Spur			
Flying Spur Speed	234 057	+70 000	nc E
Continental GT	253 100	+70 000	nc E
Continental GT Speed	311 880	+70 000	nc E
Continental GTC	278 420	+70 000	nc E
Continental GTC Speed	336 420	+70 000	nc E
Bentayga V8	219 328	+70 000	nc E
Bentayga S	253 813	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	10% FHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	36 050	+983	10% E
118 M Sport Design	37 350	+983	9% E
120 M Sport Design	41 350	+230	9% E
120 M Sport	43 800	+230	7% E
123 M Sport xDrive	46 800	+548	7% E
M135i xDrive	58 350	+19 108	10% E
120d	42 050	0	10% D
120d M Sport Design	43 950	0	9% D
IX1			
sDrive20i xLine	48 850	+400	5% E
sDrive20i M Sport	50 900	+400	10% E
M35i xDrive	64 800	+21 219	0% E
sDrive25i	56 350	+550	5% FHEV
sDrive25e xLine	58 050	+550	5% FHEV
sDrive30e xLine	61 950	+600	5% FHEV
sDrive30e M Sport	63 000	+600	5% FHEV
sDrive18d	47 950	+650	8% D
sDrive18d xLine	50 850	+650	5% D
sDrive20d xLine	52 650	+250	5% D
sDrive20d M Sport	53 700	+250	10% D
sDrive23d M Sport	57 950	+1 180	10% D
IX2			
eDrive20	48 850	-3 100	11% Elec
eDrive30	57 300	0	11% Elec
eDrive30 xLine	59 900	0	20% Elec
X2			
sDrive20i	46 250	+850	10% E
M35i xDrive	66 000	+24 085	0% E
sDrive18d	49 000	+1 568	10% D
sDrive20d	52 050	+1 290	10% D
sDrive20d M Sport	56 050	+1 290	5% D
IX3			
eDrive20	48 850	-3 100	11% Elec
eDrive30	57 300	0	11% Elec
eDrive30 xLine	59 900	0	20% Elec
Série 2 Active Tourer			
220i	41 800	+400	5% E
220i Luxury	43 950	+400	2% E
225e xDrive	51 000	+250	18% FHEV
225e xDrive Luxury	53 400	+250	18% FHEV
218d	42 000	+330	5% D
220d	44 100	+150	5% D
220d Luxury	46 650	+150	2% D

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BENTLEY			
Flying Spur			
Flying Spur Speed	234 057	+70 000	nc E
Continental GT	253 100	+70 000	nc E
Continental GT Speed	311 880	+70 000	nc E
Continental GTC	278 420	+70 000	nc E
Continental GTC Speed	336 420	+70 000	nc E
Bentayga V8	219 328	+70 000	nc E
Bentayga S	253 813	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	10% FHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	36 050	+983	10% E
118 M Sport Design	37 350	+983	9% E
120 M Sport Design	41 350	+230	9% E
120 M Sport	43 800	+230	7% E
123 M Sport xDrive	46 800	+548	7% E
M135i xDrive	58 350	+19 108	10% E
120d	42 050	0	10% D
120d M Sport Design	43 950	0	9% D
IX1			
sDrive20i xLine	48 850	+400	5% E
sDrive20i M Sport	50 900	+400	10% E
M35i xDrive	64 800	+21 219	0% E
sDrive25i	56 350	+550	5% FHEV
sDrive25e xLine	58 050	+550	5% FHEV
sDrive30e xLine	61 950	+600	5% FHEV
sDrive30e M Sport	63 000	+600	5% FHEV
sDrive18d	47 950	+650	8% D
sDrive18d xLine	50 850	+650	5% D
sDrive20d xLine	52 650	+250	5% D
sDrive20d M Sport	53 700	+250	10% D
sDrive23d M Sport	57 950	+1 180	10% D
IX2			
eDrive20	48 850	-3 100	11% Elec
eDrive30	57 300	0	11% Elec
eDrive30 xLine	59 900	0	20% Elec
X2			
sDrive20i	46 250	+850	10% E
M35i xDrive	66 000	+24 085	0% E
sDrive18d	49 000	+1 568	10% D
sDrive20d	52 050	+1 290	10% D
sDrive20d M Sport	56 050	+1 290	5% D
IX3			
eDrive20	48 850	-3 100	11% Elec
eDrive30	57 300	0	11% Elec
eDrive30 xLine	59 900	0	20% Elec
Série 2 Active Tourer			
220i	41 800	+400	5% E
220i Luxury	43 950	+400	2% E
225e xDrive	51 000	+250	18% FHEV
225e xDrive Luxury	53 400	+250	18% FHEV
218d	42 000	+330	5% D
220d	44 100	+150	5% D
220d Luxury	46 650	+150	2% D

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie
BENTLEY			
Flying Spur			
Flying Spur Speed	234 057	+70 000	nc E
Continental GT	253 100	+70 000	nc E
Continental GT Speed	311 880	+70 000	nc E
Continental GTC	278 420	+70 000	nc E
Continental GTC Speed	336 420	+70 000	nc E
Bentayga V8	219 328	+70 000	nc E
Bentayga S	253 813	+70 000	nc E
Bentayga Hybrid	219 328	+14 300	10% FHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	36 050	+983	10% E
118 M Sport Design	37 350	+983	9% E
120 M Sport Design	41 350	+230	9% E
120 M Sport	43 800	+230	7% E
123 M Sport xDrive	46 800	+548	7% E
M135i xDrive	58 350	+19 108	10% E
120d	42 050	0	10% D
120d M Sport Design	43 950	0	9% D
IX1			
sDrive20i xLine	48 850	+400	5% E
sDrive20i M Sport	50 900	+400	10% E
M35i xDrive	64 800	+21 219	0% E
sDrive25i	56 350	+550	5% FHEV
sDrive25e xLine	58 050	+550	5% FHEV
sDrive30e xLine	61 950	+600	5% FHEV
sDrive30e M Sport	63 000	+600	5% FHEV
sDrive18d	47 950	+650	8% D
sDrive18d xLine	50 850	+650	5% D
sDrive20d xLine	52 650	+250	5% D
sDrive20d M Sport	53 700	+250	10% D
sDrive23d M Sport	57 950	+1 180	10% D

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Mild Hybrid-G 140 Expression	28800	nc	0%	GPL
1.2 Mild Hybrid-G 140 Extreme	28800	nc	0%	GPL
1.2 Mild Hybrid-G 140 Journey	28800	nc	1%	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	5%	FHEV
1.2 Hybride 145 Edition France	36850	0	9%	FHEV
1.2 Hybride 145 Esile	36200	0	5%	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3100	7%	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3100	7%	Elec
N°4 (nouveau)				
1.2 Hybride 145 Pallas	36300	+125	0%	FHEV
1.2 Hybride 145 Jules Verne	41200	+125	0%	FHEV
Plug-In Hybride 225 Pallas	48200	0	0%	PHEV
Plug-In Hybride 225 Jules Verne	80400	0	0%	PHEV
E-Tense Pallas	46800	-3100	0%	Elec
E-Tense Jules Verne	46800	0	0%	Elec
DS 7				
Plug-In Hybride 225 Pallas	88910	0	10%	PHEV
Plug-In Hybride 225 Edition France	88910	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Pallas AWD	88910	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Edition France AWD	88710	nc	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Etolie AWD	70200	+360	10%	PHEV
Plug-In Hybride 300 Performance AWD	70000	+650	10%	PHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61200	+2205	29%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61800	nc	16%	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etolie	66400	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etolie	70800	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etolie	74800	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma Spider	346824	+70 000	nc	E
12Cilindr	306000	+70 000	nc	E
12Cilindr Spider	427000	+70 000	nc	E
296 GTB	367740	+2918	nc	PHEV
296 GTS	316380	+3784	nc	PHEV
SF90 XX Stradale	770000	+26 413	nc	PHEV
SF90 Spider	486720	+6637	nc	PHEV
Purissima	390000	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda				
1.0 70 Hybrid Pop	16500	nc	nc	E
1.0 70 Hybrid Icone	16100	nc	3%	E
500				
Hybrid Torino Launch Edition	29800	nc	nc	E
e 23.8 kWh (RED)	30400	-3100	15%	Elec
e 23.8 kWh La Prima	34400	-3100	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	37800	-3100	nc	Elec
e 42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41800	-3100	17%	Elec
Abarth	38800	-3100	27%	Elec
Abarth Pack	38800	-3100	13%	Elec
500 3+1				
e 23.8 kWh (RED)	32400	-3100	6%	Elec
e 42 kWh (RED)	36800	-3100	6%	Elec
e 42 kWh La Prima	39800	-3100	7%	Elec
500 Cabriolet				
e 23.8 kWh (RED)	33800	-3100	nc	Elec
e 42 kWh (RED)	37300	-3100	nc	Elec
e 42 kWh La Prima	41300	-3100	19%	Elec
Abarth Pack	42300	-3100	19%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3100	8%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 100 Pop	18800	+650	nc	-
1.2 100 Icone	18400	+450	nc	-
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18800	nc	5%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20800	nc	0%	FHEV
Electrique 113 (RED)	24800	-3100	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27800	-3100	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	26200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima	31700	0	9%	FHEV
e (RED)	36800	-3100	15%	Elec
Abarth Turismo	44800	-3100	12%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48800	0	7%	Elec
Tipe (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	18000	+260	1%	D
1.6 Multijet 130 City	18000	+260	0%	D
FORD				
Puma				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27400	+230	15%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 150 Titanium Powershift	30000	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 150 ST-Line Powershift	31800	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	36200	+1074	7%	E
Gen-E 168 Standard Range	33800	-3100	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36400	-3100	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31400	+210	16%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34200	+230	16%	E
ST	46200	+40468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34800	+6818	18%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31400	+260	6%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34200	+310	6%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34800	+6818	18%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid AWD Titanium	41400	+540	7%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	48800	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	51000	+590	15%	PHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexFuel Titanium	38400	0	7%	EBS
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexFuel ST-Line X	44400	0	10%	EBS
Explorer				
Standard Range 170 Style	38900	-3000	9%	Elec
Extended Range 266 Select	48900	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	53900	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42400	-3000	9%	Elec
Extended Range 266 Select	48400	0	9%	Elec
Extended Range 340 Select AWD	58400	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	58300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
260 Standard Range	62900	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	68900	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	58900	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73900	0	16%	Elec
GT	81900	0	3%	Elec
Rally	84900	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	38800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 182 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30100	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34000	nc	nc	FHEV
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
eNyl1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic (nouvelle)				
eHEV Executive	38570	nc	nc	FHEV
eHEV Sport	38170	nc	nc	FHEV
ZR-V				
eHEV Sport	46000	+650	4%	FHEV
CR-V				
eHEV Executive	49000	+3213	4%	FHEV
eHEV Advance Tech	58100	+1880	7%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	13%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	13%	E
1.0 63 Creative BVR	20300	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20600	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21200	+280	15%	E
Instar (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3100	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3100	2%	Elec
40 kWh Intuitive (5 places)	26200	-3100	2%	Elec
40 kWh Creative (5 places)	29200	-3100	5%	Elec
Instar Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30400	-3100	nc	Elec
49 kWh Executive	31900	-3100	10%	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	7%	E
Bayon (nouveau)				
1.0 T-GDi 100 Initia	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	8%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30400	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36400	+1629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34300	0	13%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36000	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40200	-3100	9%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41200	-3100	9%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36000	+2205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44800	0	9%	Elec
229 Intuitive	48800	0	9%	Elec
229 Creative	82400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	82800	0	11%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37500	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	38400	+900	15%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	PHEV
Plug-In 253 Executive	63200	+250	8%	PHEV
Ioniq 6				
229	82400	0	7%	Elec
325 HTrac	85400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80000	0	0%	Hyd
Santa Fé				
Hybrid 215 Intuitive	80400	+7526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	84300	+7526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	82700	+4800	10%	PHEV
Plug-In 253 Executive	86700	+4800	10%	PHEV
Ioniq 9 (nouveau)				
218 Creative	80000	0	nc	Elec
307 Executive HTrac	81000	0	nc	Elec
Performance 428 Calligraphy HTrac	89000	0	nc	Elec
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	67400	+30 487	7%	FHEV
JEEP Jeep				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25500	+450	7%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27500	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Altitude	29500	0	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 UpLand 4xe	33100	+240	7%	FHEV
1.2 Turbo T3 145 The North Face 4xe	39100	+240	7%	FHEV
Electrique 156 Longitude	36500	-3100	19%	Elec
Renegade				
e-Hybrid 130	32100	+310	12%	FHEV
4xe 240 North Star	44900	+450	nc	FHEV
Compass (nouveau)				
e-Hybrid 145 First Edition	40900	+618	4%	FHEV
100 % électrique 213 First Edition	48400	-3100	3%	Elec
Wrangler Unlimited				
2.0 T 4xe 380 Sahara	81700	+11 090	6%	FHEV
Grand Cherokee (nouveau)				
4xe 380 Summit Reserve	88000	+18 170	12%	FHEV
KIA				
Picanto				
1.0 DPi 63 Motion	18200	+100	5%	E
1.0 DPi 63 Active	17300	+100	5%	E
1.2 DPi 79 Active	17800	+190	5%	E
1.2 DPi 79 GT-Line	18700	+190	6%	E
Stonic				

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Energie		
MINI (suite)																					
Aceman (nouveau)																					
E Essential	33 800	0	0%	Elec	1.2 Hybrid 145 GT	36 800	0	nc	FHEV	1.0 Eco-G 100 Evolution	26 400	+210	19%	GPL	2.0 TdI 116 Selection	36 190	+110	15%	D		
E Classic	36 000	0	0%	Elec	Plug-in Hybrid 195 GT	43 400	0	nc	FHEV	1.0 Eco-G 100 Techno	28 700	+210	13%	GPL	2.0 TdI 116 Clever	36 010	+109	14%	D		
SE Classic	40 800	0	0%	Elec	Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	47 800	0	nc	FHEV	4 E-Tech (nouvelle)	29 900	-3100	0%	Elec	2.0 TdI 150 Clever DSG	42 340	+210	14%	D		
SE Favored	42 100	0	0%	Elec	Eclairage 156 Style	42 000	-3100	nc	Elec	120 Autonomie Urbaine Evolution	33 400	-3100	0%	Elec	2.0 TdI 150 Sportline DSG	45 570	+210	6%	D		
SE JCW	43 370	0	0%	Elec	Eclairage 156 Allure	44 000	-3100	nc	Elec	150 Autonomie Confort Evolution	35 400	-3100	5%	Elec	Kodiahq						
eJCW	46 480	0	nc	Elec	Eclairage 156 GT	46 300	-3100	nc	Elec	150 Autonomie Confort Iconic	37 400	-3100	5%	Elec	1.5 TSI Hybrid 150 ACT Selection	48 820	+1714	18%	E		
Countryman																					
Cooper C Essential	37 400	nc	nc	E	3008	40 000	+260	13%	FHEV	130 Autonomie Urbaine Equilibre	34 000	-3100	nc	Elec	1.5 TSI Hybrid 150 ACT Sportline RS	48 020	+1714	8%	E		
Cooper C Classic	38 480	nc	nc	E	1.2 Hybrid 145 Allure	44 000	+260	15%	FHEV	120 Autonomie Confort Evolution	38 000	-3100	9%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection	48 000	+170	8%	FHEV		
Cooper S Classic All4	43 600	nc	nc	E	1.2 Hybrid 145 GT	44 400	+1 540	5%	FHEV	220 Autonomie confort Techno	38 000	-3100	13%	Elec	2.0 TdI 150 Selection	48 000	+170	8%	FHEV		
Cooper S Favored All4	44 910	nc	nc	E	Plug-in Hybrid 195 GT	47 900	+1 540	5%	FHEV	1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	41 800	-3100	4%	Elec	2.0 TdI 193 Sportline 4x4	48 310	+2 648	8%	D		
John Cooper Works	53 000	+26 302	nc	E	Plug-in Hybrid 195 GT Exclusive	50 400	+1 540	5%	FHEV	Symbioz (nouveau)	38 300	0	4%	FHEV	2.0 TdI 193 Plus 4x4	48 310	+6 543	8%	D		
Cooper D Essential	40 200	nc	nc	D	Eclairage 210 Allure	46 000	-3100	18%	Elec	1.8 E-Tech Full Hybrid 160 Esprit Alpine	37 800	0	6%	FHEV	Superb						
Cooper D Classic	41 280	nc	nc	D	Eclairage 210 GT	46 000	-3100	18%	Elec	Scénic E-Tech	41 800	-3100	12%	Elec	1.5 TSI 150 Hybrid Selection	47 020	+190	7%	E		
Cooper E Essential	39 150	-3100	nc	Elec	Eclairage 230 Grande Autonomie Allure	81 900	0	18%	Elec	170 Autonomie confort Techno	41 800	-3100	12%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Selection	48 380	+490	12%	FHEV		
Cooper E Classic	40 200	-3100	nc	Elec	Eclairage 230 Grande Autonomie GT	81 900	0	18%	Elec	220 Grande autonomie Techno	46 800	-3100	12%	Elec	1.5 TSI PHEV 204 Sportline	48 000	+490	12%	FHEV		
Cooper SE Classic All4	46 200	-3100	nc	Elec	Eclairage 325 Dual Motor First Edition 4x4	83 190	0	18%	Elec	Austral (nouveau)	41 800	0	5%	FHEV	2.0 TdI 150 Selection	48 010	+360	7%	D		
Cooper SE Favored All4	46 800	-3100	nc	Elec	408	38 800	+75	11%	FHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Evolution	43 000	0	6%	FHEV	Superb Combi	48 120	+240	9%	E		
MITSUBISHI																					
Colt																					
1.0 MPi-T 91 Intense	28 800	+170	19%	E	1.2 Hybrid 145 Allure	42 800	+75	17%	FHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	40 800	0	nc	FHEV	1.5 TSI Hybrid 150 Selection	48 120	+240	9%	E		
1.6 MPi HEV 143 Intense	31 000	0	14%	FHEV	1.2 Hybrid 145 GT	42 800	+75	17%	FHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	40 800	0	nc	FHEV	1.5 TSI PHEV 204 Selection	48 000	+540	14%	FHEV		
1.6 MPi HEV 143 Intense	32 000	0	14%	FHEV	Plug-in Hybrid 225 GT	47 200	0	18%	FHEV	Arkana	34 200	0	17%	FHEV	1.5 TSI PHEV 204 Sportline	48 000	+540	14%	FHEV		
1.0 MPi-T GPL 101 Intense	26 790	+240	nc	GPL	Plug-in Hybrid 225 GT Exclusive	49 700	-3100	4%	Elec	1.6 E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	39 200	0	15%	FHEV	2.0 TdI 150 Selection	48 010	+550	9%	D		
ASX																					
1.8 MPi HEV 158 Intense	31 800	nc	nc	FHEV	Eclairage 210 Allure	42 700	-3100	4%	Elec	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Techno	45 000	0	nc	FHEV	2.0 TdI 193 Selection 4x4	48 040	+3 849	9%	D		
1.8 MPi HEV 158 Intense	35 290	nc	nc	FHEV	Eclairage 210 GT	42 700	-3100	4%	Elec	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	40 800	0	nc	FHEV	2.0 TdI 193 Sportline 4x4	48 040	+3 849	10%	D		
Grandis (nouveau)																					
1.8 MPi HEV Intense	36 000	0	nc	FHEV	5008	41 700	+330	12%	FHEV	Rafale	40 000	+530	11%	FHEV	SMART						
1.8 MPi HEV Intense	40 800	0	nc	FHEV	1.2 Hybrid 145 Allure	46 000	+330	14%	FHEV	1.2 E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	40 000	+530	10%	FHEV	#1	38 315	0	6%	Elec		
Eclipse Cross (nouveau)																					
Intense	44 900	-3100	nc	Elec	Plug-in Hybrid 195 GT	48 000	+3 035	6%	FHEV	1.2 Hyper hybrid 300 Esprit Alpine 4x4	40 000	+1 340	6%	FHEV	Pro	43 315	0	6%	Elec		
Outlander (nouveau)																					
Intense	51 800	+3 050	4%	FHEV	Eclairage 210 Allure	46 000	-3100	10%	Elec	Kangoo	40 000	+1 340	6%	FHEV	Premium	46 315	0	9%	Elec		
Intense	56 790	+3 050	4%	FHEV	Eclairage 210 GT	46 000	-3100	10%	Elec	1.3 Tce 100 Evolution	29 000	+4 025	5%	E	Brabus	51 315	0	13%	Elec		
NISSAN																					
Micra (nouvelle)																					
40 kWh 120 Engage	28 000	-3100	nc	Elec	Eclairage 230 Grande Autonomie Allure	86 800	0	10%	Elec	1.3 Tce 130 Techno	31 000	+4 279	6%	E	#3						
40 kWh 120 Advance	30 000	-3100	nc	Elec	Eclairage 230 Grande Autonomie GT	86 800	0	10%	Elec	1.5 Blue dCi 95 Evolution	29 000	+886	5%	D	Pro	38 315	0	8%	Elec		
52 kWh 150 Advance	33 500	-3100	nc	Elec	Eclairage 325 GT Exclusive 4x4	87 000	0	10%	Elec	1.5 Blue dCi 115 Techno	31 000	+1 504	6%	E	Pro +	44 315	0	8%	Elec		
52 kWh 150 Evolve	36 000	-3100	nc	Elec	e-Rifter	38 000	-3100	5%	Elec	E-Tech 120 Evolution	37 800	-3100	19%	Elec	Premium	47 315	0	7%	Elec		
Juke																					
1.0 DIG-T 114 Acenta	25 400	+818	19%	E	2 (nouvelle)	43 500	-3100	5%	Elec	ROLLS-ROYCE						25th Anniversary Edition	48 140	0	9%	Elec	
Hybrid 143 Acenta	30 700	0	25%	FHEV	Standard Range Single Motor 70 kWh	46 000	0	nc	Elec	Ghost	319 800	+70 000	0%	E	Brabus	52 315	0	11%	Elec		
Hybrid 143 N-Connecta	33 200	0	25%	FHEV	Long Range Single Motor 82 kWh	46 000	0	nc	Elec	Phantom	408 000	+70 000	nc	E	SUBARU						
Qashqai																					
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	32 700	+1 761	5%	E	LR Dual Mod. Perf. 82 kWh Plus Pack	83 300	0	nc	Elec	Cullinan	301 000	+70 000	nc	E	Solterra	58 000	0	27%	Elec		
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	34 800	+2 049	27%	E	4 (nouvelle)	81 000	0	nc	Elec	Cullinan Black Badge	417 000	+70 000	nc	E	Comfort	58 000	0	27%	Elec		
1.3 Mild Hybrid 150 N-Connecta Xtronic	38 000	+1 901	27%	E	Long Range Single Motor 100 kWh	81 000	0	nc	Elec	SEAT						SUZUKI					
1.3 Mild Hybrid 150 N-Design Xtronic	40 800	nc	nc	E	LR Dual Motor 111 kWh Performance Plus Pk	91 000	0	nc	Elec	Ibiza	21 000	+210	7%	E	1.2 Hybrid Advantage	19 190	0	10%	E		
Hybrid e-Power Gen3 190 Acenta	37 600	nc	10%	FHEV	3 (nouveau)	79 000	0	nc	Elec	1.0 MPI 80 Edition	21 000	+210	7%	E	Vitara (nouveau)	26 240	+190	nc	E		
Hybrid e-Power Gen3 190 N-Connecta	38 800	nc	10%	FHEV	Long Range Single Motor 111 kWh	79 000	0	nc	Elec	1.0 TSI 95 Copia	23 195	+150	8%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	26 240	+190	nc	E		
Ariya																					
63 kWh 218 Engage	39 300	0	12%	Elec	LR Dual Motor 111 kWh Performance	91 000	0	nc	Elec	1.0 TSI 95 FR	25 700	+150	13%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Privilege	27 240	+190	12%	E		
63 kWh 218 Advance	41 800	0	20%	Elec	Porsche	718 Boxster	162 000	+70 000	0%	E	1.0 TSI 115 FR DSG	27 800	+230	13%	E	1.5 Dualjet Hybrid Privilege	30 240	+50	18%	E	
87 kWh 242 Advance	46 300	0	20%	Elec	Spyder RS	162 000	+70 000	0%	E	1.5 TSI 150 FR DSG	29 400	+400	13%	E	1.5 Dualjet Hybrid Style	31 000	+75	18%	E		
87 kWh 242 Evolve	52 800	0	11%	Elec	718 Cayman	162 000	+70 000	0%	E	Arona	24 200	+280	11%	E	Swace						
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55 800	0	11%	Elec	GT4 RS	162 000	+70 000	0%	E	1.0 TSI 95 Edition	24 200	+280	11%	E	1.8 Hybrid Privilege	33 700	0	14%	FHEV		
X-Trail																					
e-Power 204 Acenta	43 800	+2 360	16%	FHEV	911 Coupé (nouvelle)	140 000	+70 000	0%	E	1.0 TSI 95 Copia	25 400	+280	7%	E	S-Cross	29 140	+230	7%	E		
e-4orce 213 Acenta	46 100	+4 874	16%	FHEV	Camera	140 000	+70 000	0%	E	1.0 TSI 115 Copia DSG	28 300	+360	7%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Advantage	29 140	+230	7%	E		
e-4orce 213 N-Connecta	46 300	+4 966	29%	FHEV	Camera T	160 000	+70 000	0%	E	1.5 TSI 150 FR DSG	34 400	+400	11%	E	1.4 Boosterjet Hybrid Style	32 240	+240	16%	E		
Townstar Combi																					
1.3 Tce 130 Acenta	29 180	nc	4%	E	Camera S	160 000	+70 000	0%	E	León	27 820	nc	nc	E	1.5 Dualjet Hybrid Style	36 040	+125	19%	FHEV		
45 kWh Acenta	39 000	-3100	4%	Elec	Spiit 70	247 200	+70 000	0%	E	1.5 eTSI Hybrid 115 Style	30 510	nc	nc	E	Across						
OPEL																					
Corsa																					
1.2 Turbo 100 GS	23 100	+170	8%	E	Turbo S	278 400	nc	nc	E	1.5 eTSI Hybrid 150 FR	36 190	+210	17%	E	2.5 Hybrid Rechargeable Pack	50 200	+1 400	28%	FHEV		
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	28 900	+170	4%	FHEV	GT3	213 700	nc	0%	E	ehybrid 204 FR	44 800	0	13%	FHEV	TESLA						
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27 800	0	18%	FHEV	911 Targa (nouvelle)	182 400	nc	nc	E	2.0 TdI 115 Style	32 000	nc	nc	D	Model 3	30 900	0	3%	Elec		
Electric 136 Edition	32 800	-3100	19%	Elec	4 GT5	202 100	+70 000	0%	E	2.0 TdI 150 Style DSG	35 820	nc	nc	D	Propulsion	44 900	0	8%			

LE RENDEZ-VOUS VINTAGE A NE PAS LOUPER

Classiques **AutoClassiques** **Plus** **N°81**

LA BONNE AFFAIRE DU MOMENT
PEUGEOT 405

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE
A LA PORTÉE DE TOUS

COMPARATIF
RENAULT 14 **ALFA ROMEO ALFASUD** **VOLKSWAGEN GOLF**

La ligue des champions

À L'ESSAI Citroën DS Super 5 > Triumph Dolomite Sprint > Porsche 911 Targa

Dossier complet
PEUGEOT 204
ELLE A 60 ANS

- LA GENÈSE
- L'HISTOIRE
- LE GUIDE D'ACHAT
- LES MODÈLES À ACHETER

LE VRAI PRIX
RENAULT RODEO

+ 2 roues
PEUGEOT 103 CLIP

+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...

EN VENTE ACTUELLEMENT

18V **ONE+**

RYOBI

ENTRETENEZ VOTRE VÉHICULE

AVEC LA GAMME RYOBI® 18V ONE+™

GONFLER

VISSER

POLIR

Découvrez notre
gamme automobile en
scannant ce QR code



ET BIEN PLUS ENCORE...*