SEPM TOP ventes

# Auto Plus

N° 1986 – Vendredi 25 septembre 2026

Surprise P. 16

# R8 Gordini

## La légende est de retour !






Actu P. 6






# 148 hybrides mesurés par notre labo

LABO Auto Plus MESURES



# 12 nouveautés à l'essai

P. 24

# OCCASION

## Voitures chinoises Sont-elles fiables ?

P. 46

**Mercedes Classe B diesel**
Les meilleurs choix

P. 50



Essai rétro P. 42

## Peugeot 205 Lacoste

Le chic de la simplicité



Match de SUV hybrides P. 38



**Le DS N°7 défie le Renault Rafale**
Deux visions opposées du premium

L 14629 - 1986 - F: 2,60 €

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

generation
renault

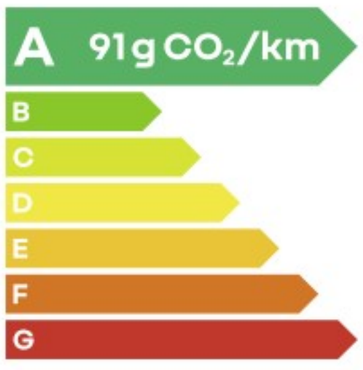
portes ouvertes 8-12 oct[1]

# RENAULT CLIO
## FULL HYBRID E-TECH

**1000 km d'autonomie[2]**
**full hybrid E-Tech 160 ch sans recharge**
**jusqu'à 80% de conduite électrique en ville[3]**
**jusqu'à 40% d'économie de carburant en ville[4]**
**Google intégré[5] et plus de 100 apps disponibles**

**250€** à partir de /mois[6]
LLD 37 mois. 1er loyer 3 000€
**3 ans de garantie et assistance 24/24 offerts[7]**

profiter
de l'offre



**disponible en essence TCe 115 ch et en version GPL Eco-G 120 ch auto**

**modèle présenté : Renault clio esprit alpine full hybrid e-tech 160 ch avec option à 340€/mois,(8) 1er loyer 3 000€. contrat garantie Renault offert.(7)**
(1) ouverture exceptionnelle le 11/10/26. (2) jusqu'à 1 000 km selon version et équipements, avec un plein d'essence.* (3) résultats essais internes utilisant la phase urbaine du worldwide harmonized light vehicules test cycle. % du temps de trajet, selon conditions de roulage effectives. (4) motorisation full hybrid e-tech comparée essence tce 115 sur cycle wltp urbain (interne Renault/2025). (5) en option selon version. toutes les marques Google sont la propriété de Google LLC. (6) ex. pour Renault clio full hybrid e-tech evolution 160 ch, hors options. (6)(8) locations longue durée 37 mois/30 000 km max si accord diac, s.a. au capital de 415 100 500€ - 80-90 av. du maréchal de lattre de tassigny 94127 fontenay-sous-bois cedex - siren 702 002 221 - rcs créteil. restitution véhicule chez concessionnaire en fin contrat + paiement frais remise en état standard et km sup. (7) détails du contrat garantie sur renault.fr. offres à particuliers non cumulables, valables **du 1er au 30/09/26** dans réseau Renault participant pour toute commande Clio neuve. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 3,9/6,7. émissions $co_2$ min/max (g/km)*: 89/118.** ***selon données wltp**. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

**Renault recommande Castrol**

**renault.fr**

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

# LA LÉGENDE EST DE RETOUR




## NOUVELLE PEUGEOT E-208 GTi

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




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

Automobile PEUGEOT 552 144 503 RCS Versailles. MODIFIÉ PAR IA

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

# L'édito



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

## Taxi, mais sans driver

Le moment était attendu depuis 2024 et la révélation du Cybercab. Début septembre, le taxi autonome de Tesla a pris du service dans les rues d'Austin, au Texas. Un événement avec un grand "E", comme la firme d'Elon Musk en a le secret. A une différence près : celui-ci n'a pas été retransmis en direct. Une prudence médiatique inédite…

Il faut dire que l'enjeu est stratégique : Tesla entend s'affranchir de son statut de constructeur automobile pour s'imposer comme un acteur incontournable de l'IA. Dépourvu de volant et de pédales, le Cybercab se déplace grâce à 9 caméras. Charge à l'IA, ensuite, d'apprendre – littéralement – le métier de chauffeur de taxi. Une approche différente de celle de son rival Waymo, dont les robotaxis les plus récents utilisent bien sûr l'IA, mais aussi 13 caméras, 6 radars, 4 lidars et des cartes ultra-détaillées.

Le Cybercab est forcément attendu au tournant. Avec un véhicule moins coûteux et plus facile à industrialiser, Tesla vise un déploiement à grande échelle. Sur les marchés, l'action a gagné 5% le jour de la mise à la route, avant de reperdre 6% le lendemain, notamment faute de calendrier bien précis des prochaines étapes et suite à l'ouverture d'un examen de la NHTSA * concernant l'homologation de l'engin.

Sur les réseaux, il y a eu les pros, les antis et les petits malins. Certains ont même tenté de piéger le système en surgissant brusquement devant le taxi. Sans succès… heureusement pour eux ! Quant aux premiers clients, ils sont (plus ou moins) arrivés à bon port. Et lorsqu'ils ont validé, sur l'app "Tesla Robotaxi", la proposition de laisser un pourboire, ils ont été rassurés de voir s'afficher : *"Just kidding"* ** !

** National Highway Traffic Safety Administration, l'autorité chargée de la sécurité routière. ** "C'est une blague".*

# Sommaire Numéro 1986

Semaine du 25 septembre au 1er octobre 2026

## Actualité


**6 L'essentiel.** Vers la disparition du diesel ?
**8 Le courrier**
**10 Les vérifs**
**14 La photo**
**16 Les nouveautés**
La Renault 8 Gordini Concept
Un peu d'histoire : la Renault 8 Gordini originelle (1964-1970)


## Essais


**23 Les mesures du labo**
**24 Dossier.** Spécial hybrides : consommation, autonomie, prix/prestations… 148 modèles mesurés
**34 Panoramique.** Le Mazda CX-6e de 258 ch
**38 Match.** Le DS N°7 1.2 Hybride de 145 ch affronte le Renault Rafale 1.2 full hybrid E-Tech de 200 ch
**42 Rétro.** La Peugeot 205 Lacoste (1984)

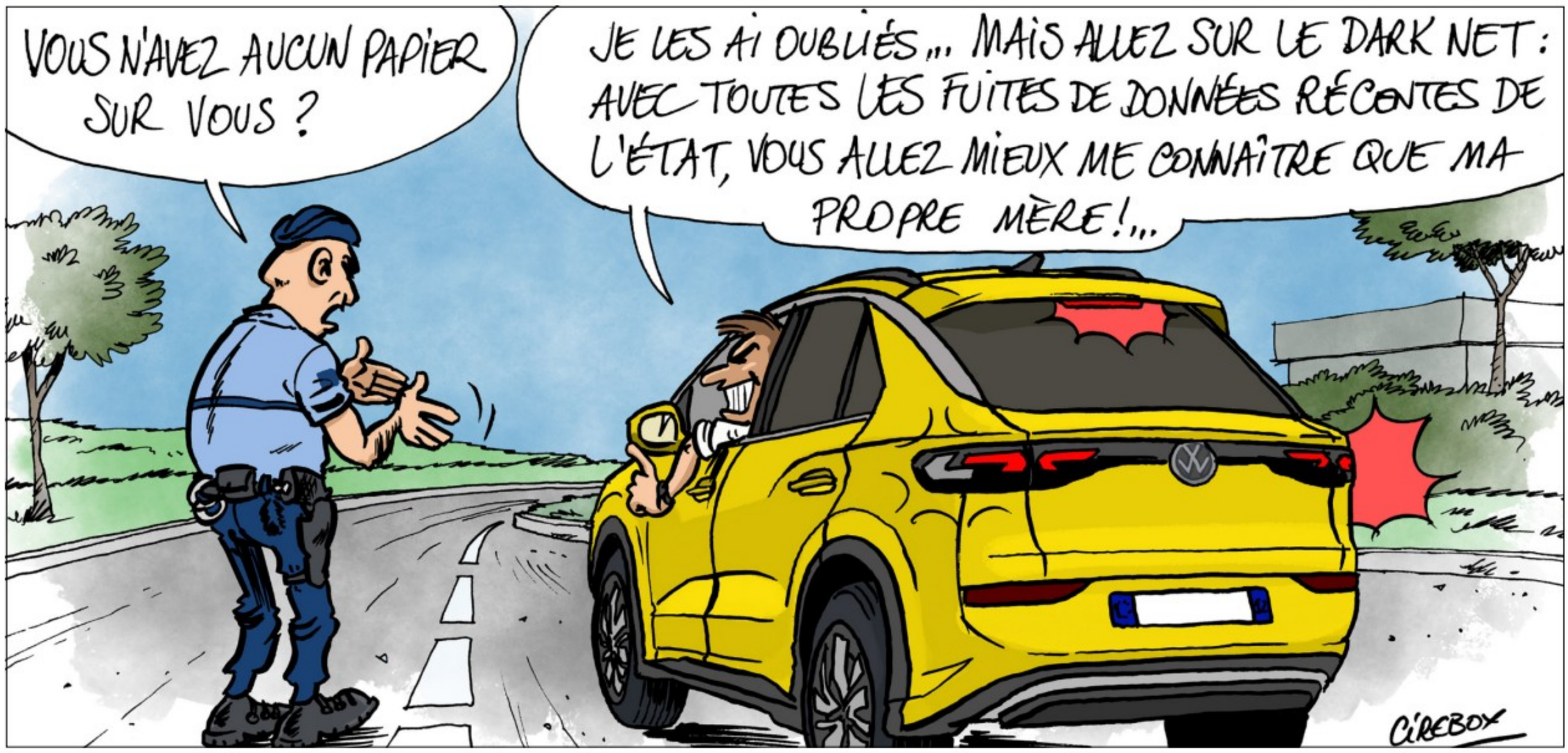

## Pratique


**45 L'info utile**
**46 Dossier.** Voitures chinoises : de bonnes affaires en occasion ?
**50 Essai occasion.** Quel Mercedes Classe B diesel acheter pour moins de 25 000 € ?
**52 Loi et conso.** Assurance : être en règle sans se ruiner
**54 SOS lecteurs**
**56 Tuto.** Réparez les dégâts dans l'habitacle
**57 Le prix des voitures neuves**


**INFORMATION ABONNÉS. Ce numéro 1986 vous a peut-être été livré avec du retard. En effet, des infos exclusives nous ont contraints à "retenir" les exemplaires, ne permettant pas un envoi dans les délais. Toutes nos excuses.**

## Le trait d'humeur de Cirebox

Depuis le début de l'année, 46 % des Français ont été victimes d'une fuite de données les concernant !




## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 44 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'*Auto Plus*. Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 0146484877 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.

*Une partie de la diffusion est vendue en pack avec* L'Auto-Journal. *Ce numéro comporte un encart ATLAS FOR MEN, posé en 4e de couverture sur la diffusion abonnés.*


**Extrait du règlement "MONDIAL AUTO 2026"**
*Jeu ouvert du 18/09/2026 au 02/10/2026 à toute personne physique majeure résidant en France métropolitaine. A gagner : 650 entrées pour le Mondial de l'auto 2026 d'une valeur de 20 à 22 € TTC. Règlement consultable sur ➤ https://www.autoplus.fr ou sur demande à autoplusevents@reworldmedia.com*

## Déclin des ventes, prix à la pompe, réglement

# Vers la disparition



**La dégringolade se confirme pour l'ex-carburant préféré des Français, dans un contexte de flambée des prix à la pompe et de montée en puissance de l'électrique. Les ventes de modèles diesels, dont l'offre est désormais réduite à peau de chagrin, représentent moins de 3 % du marché du neuf cette année. Un premier clou dans le cercueil ?**

**Texte :** Antoine Arnoux – **Photo :** Fotolia/photomontage




Qu'elle paraît loin l'époque du tout-diesel ! Autrefois adulé à l'excès au point d'aboutir à ce qui tient lieu aujourd'hui d'hérésie (des Smart et Citroën C1 diesels), le "jaune" traverse des heures difficiles. Le climat anti-mazout, amorcé par le Dieselgate (2016), a visiblement produit son effet : quelques bons mots politiques pointant la France "qui fume des clopes et roule au diesel", parallèlement à l'instauration des premières ZFE (2020)… Voilà de quoi poser le décor et lancer la chasse au grand "D", pourtant bon élève en émissions de $CO_2$ et de polluants – à coups de filtres à particules et de cure de "déNOx" – dans ses exemples les plus modernes.

Las, l'envolée du prix du gazole à la pompe a enfoncé le clou : avec désormais un litre à plus de 2,35 € en moyenne, et sans perspective de baisse à court terme, l'argument d'économie longtemps associé au diesel (parfois à tort) s'est sérieusement effrité. Ajoutons-y l'explosion – certes généralisée – du prix des voitures neuves, et l'ambiance de fin de règne est complète. Ce que corroborent les chiffres : sur un total d'un peu plus de 1,1 million de véhicules neufs vendus depuis janvier, on ne dénombre que 27 302 modèles diesels, en chute de 49 % par rapport à 2025.

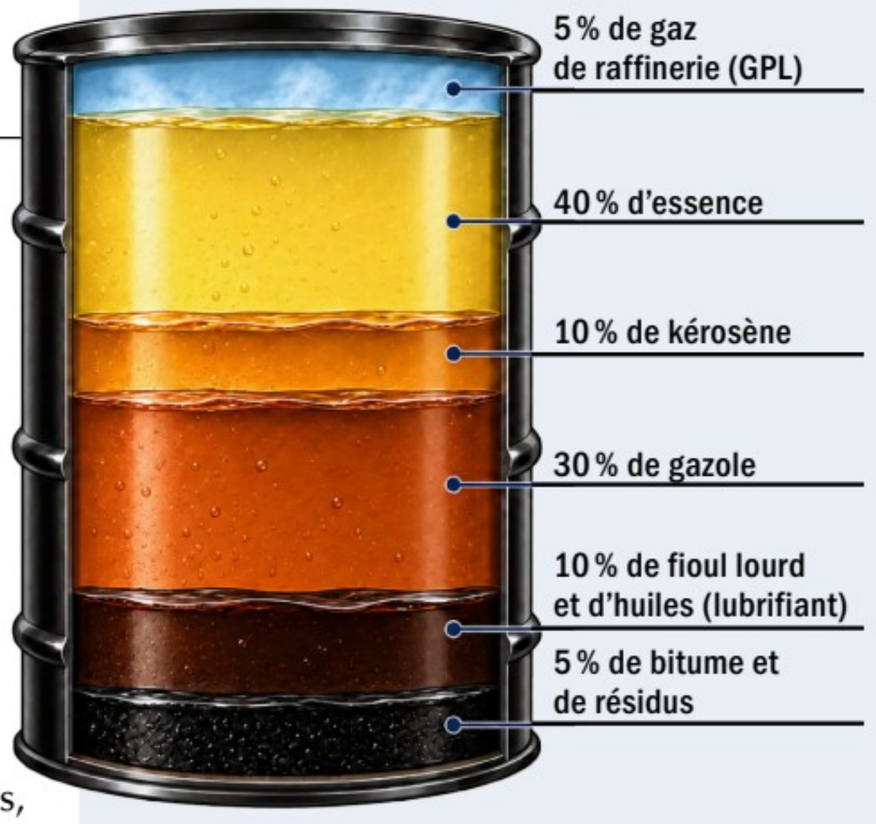
Au-delà du contexte international, le déclin des ventes de véhicules diesels neufs s'explique en grande partie par le virage pris par la plupart des constructeurs généralistes, qui ont considérablement raboté leur offre.

### Une offre réduite à l'extrême

Démarche autant politique que stratégique : plutôt que de viser la mise en conformité aux normes Euro 7 (en vigueur en fin de cette année) ou la conception de nouveaux moteurs diesels, la plupart des bureaux de recherche et développement concentrent leurs efforts sur l'électrification à tous crins. Les candidats à l'achat neuf en France se heurtent ainsi à un choix plus limité que jamais : chez Renault, hors utilitaires, seul le Kangoo maintient un dCi au catalogue. Stellantis cantonne, lui, son 1.5 BlueHDi aux compactes (308, Astra et DS N°4), le groupe Volkswagen reste fidèle au très éprouvé (et sobre) 2.0 TDI, et c'est à peu près tout. Seules les marques premium conservent un éventail relativement "diésélisé", principalement sur leurs modèles des segments supérieurs.

N'en déplaise aux détracteurs du gazole, la vocation routière d'un grand break ou SUV convient davantage à un coupleux diesel qu'à un petit bloc essence hybride. A fortiori lorsqu'il s'agit

# du diesel ?




## Le diesel qui cale…

**4** C'est le nombre de modèles diesels neufs proposés par les constructeurs français (hors utilitaires), pourtant piliers historiques du marché. Notez que l'offre reste plus étoffée côté allemand. Résultat, seuls 7 456 diesels neufs ont été achetés par des particuliers cette année !

**2,36 €** C'est le prix moyen du litre de gazole, soit 21 cts de plus que le SP95-E10. Sur un an, il a augmenté de 0,72 €. Du jamais-vu !

**46 %** Chez les particuliers, le diesel représente désormais moins d'un véhicule sur deux en circulation.

## … et qui résiste

**43 %** Bien qu'en baisse, le diesel assure toujours la majorité (relative) des transactions en occasion.

**67 %** Porté par les transporteurs et professionnels de la route, le diesel représente encore les deux tiers du volume total de carburant distribué.

**93 %** L'écrasante majorité des utilitaires carburent au diesel. Les alternatives électriques ou hybrides restent anecdotiques et peu adaptées aux usages des pros.

de tracter de lourdes charges, d'avaler des kilomètres ou dans le cadre d'un usage professionnel intensif. A ce titre, le diesel assure d'ailleurs toujours près de 75 % du marché des véhicules utilitaires neufs (et 93 % de ceux en circulation !), sans surprise.

### Toujours numéro un, pour combien de temps ?

Alors, allons-nous vers un gazole cantonné à un usage de niche, essentiellement dédié aux professionnels de la route comme en Amérique du Nord ? La tendance nous y mène doucement : la proportion de moteurs diesels en circulation chez nous a amorcé sa baisse voilà dix ans, passant de 64 % en 2015 à 46 % du parc roulant aujourd'hui. Evidemment, la mutation n'aboutira pas à sa disparition pure et simple.

Rassurons d'ailleurs les propriétaires des quelque 19 millions de voitures particulières ainsi motorisées : leur interdiction totale sur l'ensemble du territoire n'a jamais été au programme, et l'avenir des rares ZFE survivantes demeure incertain. De même, les pistolets noirs (ou jaunes) ne disparaîtront pas de nos pompes de sitôt, le gazole restant le carburant le plus consommé de France : environ 27 milliards de litres l'an passé (67,3 % du volume total, certes porté par les professionnels et le transport routier). Pour l'anecdote, si la Mairie de Paris annonçait, en 2024, interdire sa distribution dans certaines stations-service de la capitale, cette mesure concernait en réalité… quatre points de vente. D'une manière plus générale, attention à ce qui se cache dans le (large) angle mort des postures politiques. Ainsi, si les chiffres de ventes du neuf alimentent l'idée d'un diesel moribond, il s'impose toujours dans 43 % des transactions en occasion au premier semestre 2026. Pas question pour autant de nier le déclin : cette proportion a fléchi de 12 % par rapport à la même période de l'an passé. La baisse de ventes de diesels neufs réduisant mécaniquement, *in fine*, l'offre en seconde main, elle, se concentre sur des modèles de plus en plus âgés. Corollaire de l'électrification à marche forcée, la chasse au diesel semble surtout avoir enclenché la "cubanisation" du paysage automobile, selon l'expression consacrée. Comme dans l'île des Caraïbes, on fait durer. Avec un peu moins de soleil et d'air marin tout de même. Pour la rouille, ce n'est pas plus mal. ■

**En neuf, la messe est dite : le diesel ne représente plus que 2,5 % du marché. Son va-tout ? L'occasion !**

## Arrêter la production de gazole ? Impossible !

Le raffinage du pétrole aboutit systématiquement à la production de plusieurs produits, découlant du principe même de la distillation : un baril de brut (soit 159 l) permet d'obtenir environ 74 l d'essence, 35 l de gazole, 16 l de kérosène, ainsi qu'une dizaine de dérivés (mazout lourd, lubrifiants, gaz). Isoler la production des dérivés du pétrole n'étant techniquement pas réalisable, le robinet du gazole routier restera ouvert tant que les raffineries tourneront. Faire totalement une croix sur le diesel est donc impossible d'un point de vue industriel, et couper net sa distribution aboutirait à une saturation des stocks… Il y a de la marge : la France reste plus demandeuse en gazole qu'elle n'en produit, et en importait encore l'an dernier près de la moitié du volume consommé.

# Le courrier

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

## Fermeture du tunnel de l'A13 pendant 10 mois

# La solution ? Rentre avec tes pieds !







PHOTOS : FRANCOIS TARRAIN

***Comme tant de conducteurs, je vais subir la fermeture, le 16 novembre, du tunnel de l'A13 au niveau de Saint-Cloud, dans le sens Paris-Province. Quels moyens et solutions la région a-t-elle prévu pour rendre cet enfer supportable ? Si la réponse se résume au message diffusé en ce moment sur les routes franciliennes, c'est une honte : "Prenez transports en commun". En clair, rentre avec tes pieds (RATP)… pour peu qu'il n'y ait ni grève, ni panne, ni intempérie, ni "incident voyageur", etc.***

*Stéphane R., Orgeval (78)*

**François Tarrain.** Des itinéraires bis, il en existe, mais ils sont clairement insuffisants pour absorber les 80 000 véhicules qui empruntent au quotidien le tunnel de Saint-Cloud dans le sens Paris-Province : hormis la N118 au sud et l'A14 au nord, il n'y a pas d'alternative magique, sinon décaler ses heures de passage, privilégier le télétravail (quand c'est possible) ou prendre les transports en commun. Autre piste, que les fournisseurs de GPS dévient le trafic très en amont de Saint-Cloud pour limiter l'effet entonnoir. Enfin, pour limiter le coût astronomique de l'A14 (10,80 € par passage aux heures de pointe !), la Sanef accordera, à compter du 16 novembre, une remise de 50 % sur chaque trajet en semaine dans le sens Paris-Province. Seule contrainte : souscrire à un abonnement télépéage Bip&Go, qui sera mis en place à partir du 1er octobre.

## Autonomie et GPL

***Adepte du GPL, je constate qu'à partir d'un réservoir plein, l'autonomie varie d'une station à l'autre, souvent au détriment de celles de "marque". Comment est-ce possible ?***

*Philippe Becque, par e-mail*

**Jérôme Fombelle.** Plusieurs explications à cela. Déjà, la proportion de butane et de propane du GPL varie selon la saison. Or, le premier délivre plus d'énergie que le second. Ensuite, selon la sensibilité du capteur de pression de la pompe, le remplissage peut s'arrêter avant le seuil maximum de 80 % de la contenance du réservoir. Enfin, les trajets passés et le style de conduite ont une influence sur l'autonomie affichée.




PH. TISSIER / PILOU

## Zig et zag sont dans un camion

***Alors que l'aide au maintien dans la voie est obligatoire sur les voitures neuves, qu'en est-il pour les poids lourds ? Sur l'autoroute, j'en vois en effet souvent se déporter à droite, à gauche. Au risque, parfois, de finir dans le rail, voire pire, sur les voies opposées…***

*Michel P., Moulins (03)*

**François Tarrain.** Si les poids lourds sont tous dotés d'une alerte de franchissement de ligne depuis 2018, l'aide active au maintien dans la voie reste facultative. Pour autant, plusieurs constructeurs (MAN, Mercedes, Scania, Volvo…) en équipent déjà leurs camions. Sachant que corriger la direction d'un engin articulé de plusieurs dizaines de tonnes sans le déséquilibrer n'est pas toujours simple. Et qu'il faut prendre en compte le fait que, par son gabarit, un camion est aussi amené à mordre volontairement les marquages au sol.

> ***Trois fois que ma demande de remplacement de mon vieux permis de conduire est refusée par l'ANTS * pour cause de photos d'identité considérées comme non conformes. Si cette agence mettait autant de zèle à protéger nos données personnelles, peut-être n'aurait-elle pas été piratée en avril…***
>
> François Fournier, Veyre-Monton (63)

## Une histoire d'antivol…

***Après avoir fait équiper mon véhicule thermique d'une prise OBD antivol (sur vos conseils), je voudrais en faire autant sur ma nouvelle voiture électrique. Est-ce que ce genre d'installation est compatible avec cette motorisation ?***

*Serge Roux, par e-mail*

**Pierre-Louis Champeaux.** Ce système d'antivol consiste à modifier le câblage de la prise OBD pour la rendre "muette" sans un adaptateur spécial. En privant ainsi les voleurs d'accès à l'électronique de la voiture, on les empêche d'en exploiter les failles de sécurité. Efficace, simple à mettre en place, ce genre d'antivol dit électronique (comme l'OBD Protect d'Exosfer) est compatible avec toutes les prises diagnostic, quelle que soit l'énergie du véhicule, électrique compris.

# Vos images

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

**Spécial détournement de panneau**



Sur la RD52, dans le sud de l'Aveyron entre Belmont-sur-Rance et Lacaune, ce ne sont pas des ovnis que l'on croise, mais des ovins volants !

***Par Eric Berthomieu***




Si les dos-d'âne XXL sont le cauchemar des bas de caisse et la hantise des motards, ils peuvent en revanche faire le bonheur des skateurs.

***Par Eric Pezzali***



Non, celui-ci n'est pas un panneau fantaisiste créé par une amicale de véhicules anciens : il est on ne peut plus réglementaire, du moins en Autriche.

***Par François Gartner***

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS



** Agence nationale des titres sécurisés.*





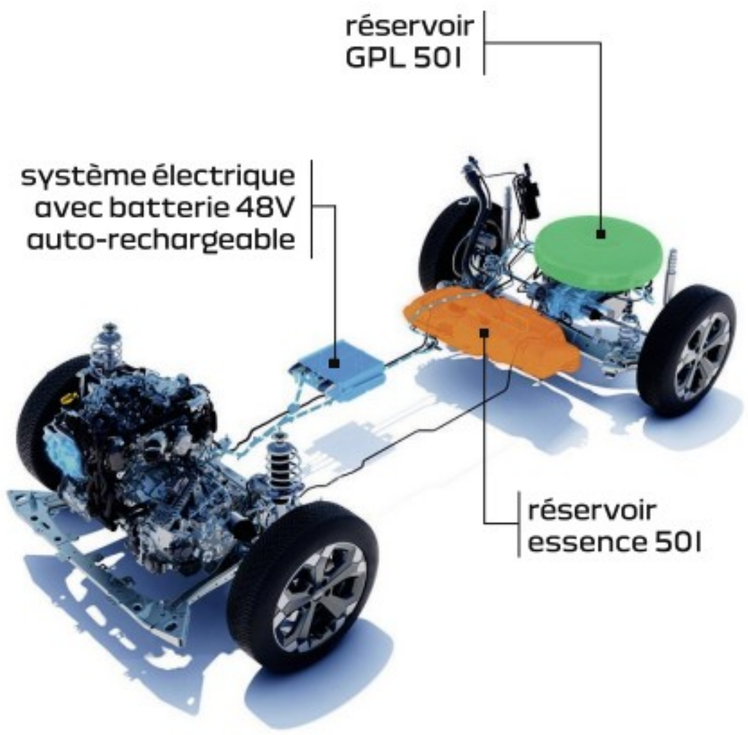

# Et Dacia créa le moteur tribride

## Dacia dévoile une technologie inédite : la motorisation tribride

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

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

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




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

### Des capacités 4x4 quand les conditions l'exigent

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

### Une motorisation adaptée à tous les usages

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

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

### Déjà disponible sur les modèles emblématiques de la marque

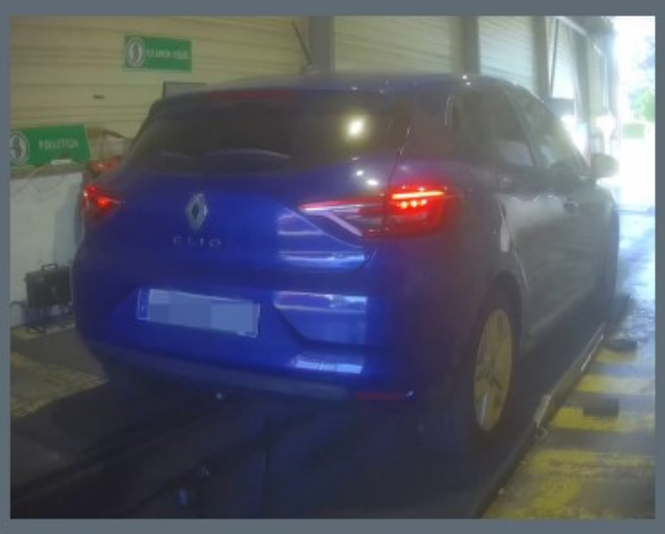
La motorisation tribrid 150 4x4 boîte automatique est dès à présent disponible sur les deux modèles phares de la gamme : Dacia Duster et Dacia Bigster. Dacia confirme ainsi sa volonté **de proposer des solutions utiles, performantes et accessibles**, pensées pour répondre aux usages réels du plus grand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

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

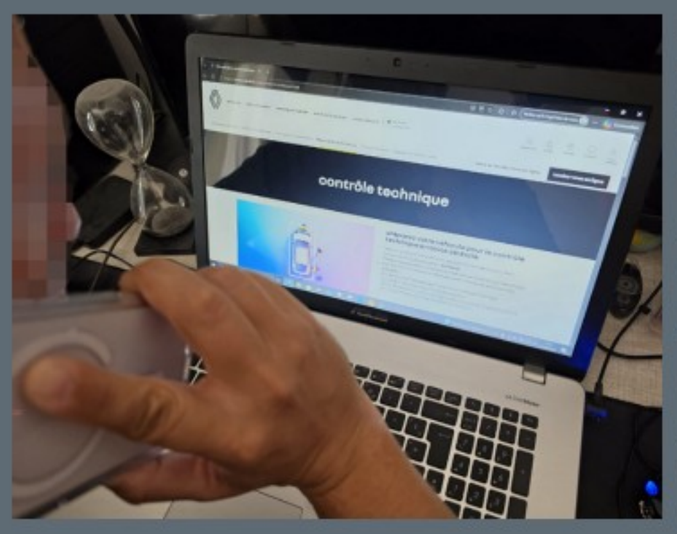
Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

# CAMÉRA CACHÉE | Chez Renault : on a mis à l'épreuve le pack contrôle technique à 69 €

**LA MISSION DE NOTRE ESPION** Alors que l'épreuve coûte, en règle générale, autour de 80 €, dans le réseau Renault, elle est facturée "à partir de 69 €", avec précontrôle, solution de mobilité * et éventuelle coût de la contre-visite inclus. Un pack "tout compris" à prix serré que l'on se devait de confronter à la réalité.



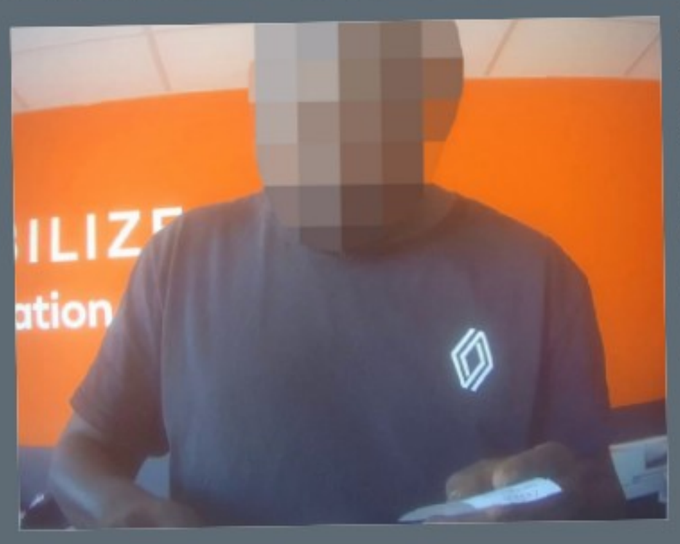
Préambule indispensable : un contrôle technique volontaire, réalisé dans les conditions du vrai par un pro complice, atteste de l'aptitude à notre Clio à décrocher le sésame. Seul point à signaler, des disques de frein avant légèrement usés qui n'entraînent pas de contre-visite. Prochaine étape : obtenir un rendez-vous. Allo, Renault ?




Aïe ! Au téléphone, on nous annonce un pack contrôle technique à… 99 € contre 69 € sur le site de Renault. *"Ah, bon ? Je vérifie… Vous avez raison, je n'étais pas au courant. En revanche, le prêt de voiture, c'est 29 €."* Bah non, elle est incluse dans les 69 €… *"Mais oui, vous avez aussi raison ! Bon, promis, on appliquera l'offre affichée quand vous viendrez…"*



Voilà pour la théorie. En pratique, on récupère les clés d'une Clio flambant neuve en guise de voiture de prêt. Quant à assister au précontrôle, c'est niet, la zone de l'atelier étant interdite au public. *"On s'occupe de tout. Et si on repère un truc, on vous appelle. Sinon, on vous la rend vers 15 h."* Il ne nous reste plus qu'à profiter de la Clio pendant 4 h.



Pas de nouvelle, bonne nouvelle ! Silence radio de la concession, et impossible de "pister" notre Clio cobaye jusqu'au centre de contrôle technique… A l'heure dite, on reçoit un SMS qui nous informe que *"la voiture est prête"*. Retour à la concession. Là, on restitue la voiture de courtoisie (une formalité) et on file à l'accueil. *"Bonne nouvelle…"*

**Sésame obtenu, promesse tenue**

* *Véhicule de prêt sous réserve de disponibilité. La solution de mobilité peut aussi être un vélo électrique, voire un titre de transport offert.*

## Carburant

**Palmarès exclusif des prix les plus bas** par enseignes, le 17 septembre 2026. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

| GAZOLE | Prix moyen (1) 2,365 € ↗ | |
|---|---|---|
| 1 | TotalEnergies/Access | 2,250 € |
| 2 | Elan | 2,271 € |
| 3 | Auchan | 2,370 € |
| 4 | E.Leclerc | 2,375 € |
| 5 | Netto | 2,376 € |
| 6 | Hyper U | 2,377 € |
| 7 | Intermarché | 2,379 € |
| 8 | Super U | 2,386 € |
| 9 | Esso Express | 2,390 € |
| 10 | Carrefour Market | 2,391 € |

| SP95-E10 | Prix moyen (1) 2,152 € ↗ | |
|---|---|---|
| 1 | TotalEnergies / Access | 1,990 € |
| 2 | Netto | 2,165 € |
| 3 | Intermarché | 2,168 € |
| 4 | Auchan (hypers) | 2,173 € |
| 5 | E.Leclerc (hypers) | 2,179 € |

| E85 | Prix moyen (1) 0,890 € ↗ | |
|---|---|---|
| 1 | Intermarché | 0,848 € |
| 2 | E.Leclerc | 0,849 € |
| 3 | Super U | 0,857 € |

**SP95 : 2,223 € (1) ↗ SP98 : 2,245 € (1) ↗ GPL : 1,036 € (1) ↗ Baril de Brent : 91,11 € ↗**

*1. Estimations* Auto Plus, *hors autoroute.*

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

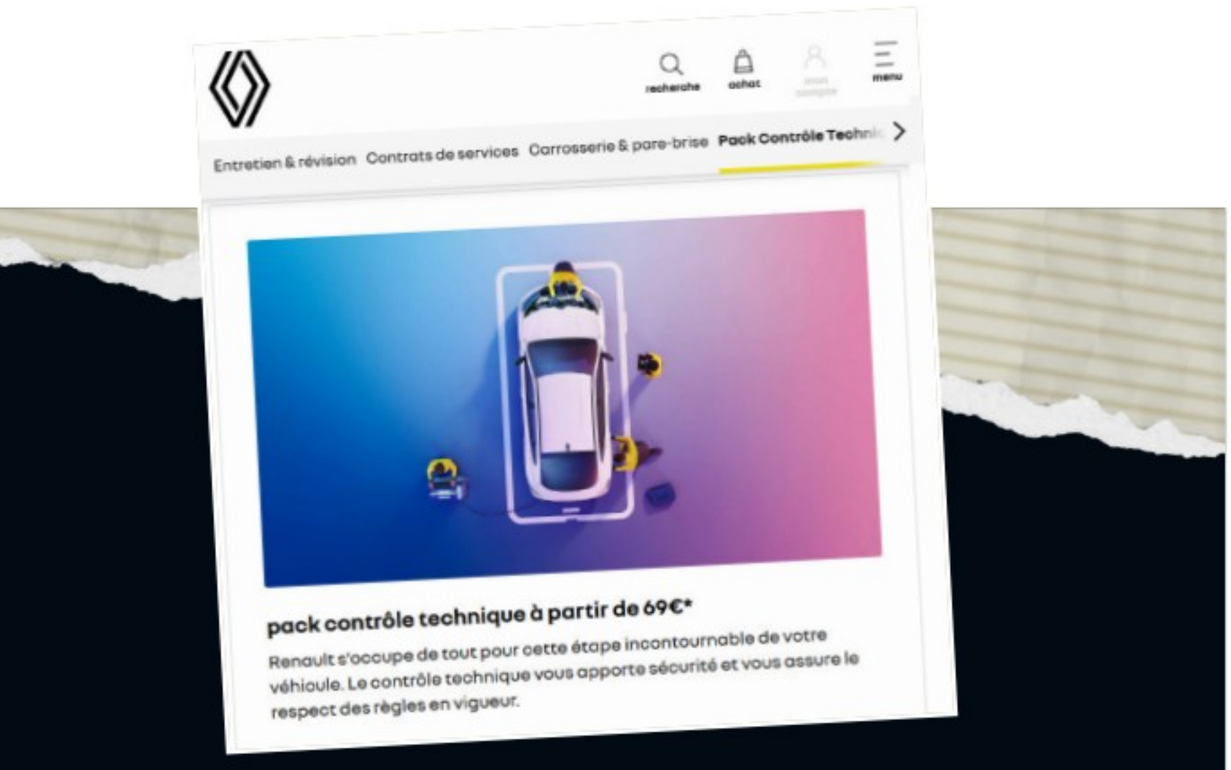
## Le chiffre

**2,6 milliards d'euros**



ARNAUD SAUNIER

C'est ce qu'ont rapporté aux régions les taxes à l'immatriculation en 2025. Ce produit des cartes grises, l'une des principales ressources fiscales des régions avec la TVA et l'accise (ex-TICPE), ne cesse d'augmenter sous le double effet de la hausse massive du tarif du cheval fiscal et de la fin de l'exonération accordée aux voitures dites propres, comme aux électriques. Ainsi, les recettes sont passées de 1,9 milliard d'euros en 2022 à 2,6 milliards l'an dernier, soit une progression de près de 37 %.







Trois jours plus tard, accueil top et tarif confirmé. *"Le pack sera bien facturé 69 € avec la voiture de courtoisie."* Et le précontrôle ? *"Oui, on va vérifier les points sujets à une contre-visite. S'il y en a, on vous propose un devis de réparation. Mais si on ne trouve que des défauts sans gravité, on présente l'auto au contrôle technique."*



*"... votre auto est passée comme une lettre à la poste. Vous voilà reparti pour deux ans, rien à signaler."* Même pas des petits défauts ? *"Non, le procès-verbal est vierge."* Pourtant, les disques usés à plus de 50 % auraient mérité une défaillance mineure. Preuve que le contrôleur chez qui Renault a déposé notre Clio n'est pas du genre tatillon...

PHOTOS : DR

**On aurait pu craindre qu'un tel pack contrôle technique à prix plancher se transforme en attrape-pigeon, il n'en a rien été. Certes, il a fallu faire valoir ce tarif canon et la gratuité de la voiture de prêt, mais ce Renault a joué le jeu et, surtout n'a pas été pousse-conso.**

## La question inattendue

### Quel modèle d'occasion est le plus importé en France ?

**Renault Clio V**



NICOLAS SOLER

Non, les puissantes berlines allemandes ne composent pas le gros des occasions importées. Sur les 254225 "secondes mains" (y compris des "0 km") immatriculées pour la première fois en France cette année, on compte surtout des modèles "standard". Soit 4720 Clio V, 4205 Clio III (étonnant !), 3629 Peugeot 3008 III, 3357 2008 II, 3297 VW Golf VIII... Premiers "premium" allemands : la BMW Série 1 en 14e position (2042 exemplaires), puis l'Audi A3 Sportback (28e, 1518) et le Q2 (35e, 1252)...

AAADATA Trusted data, useful innovation

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

## Plaque

La série du moment




# Flash info

## La Skoda Scala, nouvelle recrue des voitures radars !

Et de onze ! La Skoda Scala vient de rejoindre le contingent des flasheuses ambulantes. En cours de déploiement dans toutes les régions (hormis l'Ile-de-France, la Corse et les Outre-mer) et repérée ici à Pontoise (95), elle assure la relève des anciennes Seat Leon et Peugeot 308.




RADARS-AUTO.COM

➤ La berline tchèque arbore tous les signes distinctifs d'une voiture radar privatisée : boîtier au centre du tableau de bord, flash sous la plaque avant, projecteur infrarouge sur la lunette arrière... Sans surprise, on retrouve sous le capot le petit moteur essence 1.0 TSI, une cylindrée désormais devenue la norme depuis l'arrivée des Citroën C5 Aircross 1.2 PureTech et des Renault Captur 1.0 TCe.

➤ Quant au reste du parc des voitures radars privatisées, il se compose de Ford Focus et Mondeo, Peugeot 508, Skoda Octavia, VW Golf et Passat, certaines ayant été récupérées auprès des forces de l'ordre depuis la privatisation des dernières régions en 2025. Bref, vous voilà prévenu, les Skoda Scala vous accompagneront sur la route pour les cinq prochaines années, le temps pour elles d'atteindre les 300000 km, seuil qui déclenche leur mise à la retraite.

***Nicolas Lourdin***

## Contrôles : vous les avez débusqués

**Contrôle aux jumelles – Gironde (33)**

Langon. Postée devant l'épicerie de la place de la Libération, la police municipale surveille les véhicules qui arrivent du cours des Fossés. 50 km/h.
**44°33'22.9"N 0°14'56.3"W**



REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

**Voiture radar privatisée – Manche (50)**

RD999, la voie de la Liberté est un axe prisé par les voitures radars, comme cette Seat Leon, ici à la sortie du Mesnil-Herman, direction de Villedieu-les-Poêles.
**49°01'33.9"N 1°08'42.4"W**

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

## Cabines : la fournée de la semaine




**Aveyron (12)**

A75, PR 212+280, Millau (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome se situe dans la zone de travaux entre la sortie 45 Millau et l'aire de la Garrigue.
**44°09'40.0"N 3°01'31.1"E**




**Nord (59)**

RN225, PR 5+280, Bierne (dans les deux sens), 70 km/h. Le radar chantier est actif dans la zone de travaux avec basculement de chaussée entre Bierne et Cappelle.
**50°58'55.6"N 2°22'47.1"E**




**Indre-et-Loire (37)**

RD976, PR 3+080, Francueil (dans les deux sens), 90 km/h. Le radar autonome est posté entre le rond-point de Thoré et celui de Francueil.
**47°19'16.4"N 1°03'21.9"E**




**Haute-Savoie (74)**

RD1504, PR 51+010, Saint-Jorioz (dans les deux sens), 50 km/h. Radar autonome au niveau du Camping Europa lac d'Annecy.
**45°49'52.3"N 6°10'36.6"E**

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

fabriquée en Europe




Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

DACIA

# SPRING

ELECTRIC

**Contenu partiellement généré par l'IA. Modèle présenté : Nouvelle Dacia Spring journey avec option peinture agave à 125€/mois(3). 1er loyer 1 800€, prime coup de pouce de 6 180€ déduite(2).** (1) Exemple pour nouvelle Dacia Spring expression hors options. (2) Montant max. indicatif prime CertiNergy (siren 798 641 999) pour valorisation achat ou loc (≥ 24 mois) véhicule neuf électrique M1 au titre dispositif CEE, non soumis TVA, du 1er au 30/09/26. Pour particuliers, selon revenus. Pour loc, prime déduite du 1er loyer majoré. Conditions d'éligibilité et modalités auprès du revendeur. (1)(3) Location Longue Durée, hors assurances et prestations facultatives, sur 49 mois/40 000 km max, si accord Diac, au capital de 415 100 500€ - 80-90 avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - CS 20015 - 94127 Fontenay-sous-Bois Cedex - Siren 702 002 221 - RCS Créteil. Offres à particuliers non cumulables, valables dans réseau Dacia participant du **1er au 30/09/26**. Conditions en points de vente et sur dacia.fr. **Consommations min/max en cycle mixte (kWh/100 km)* : 12,7/12,9. Émissions de $CO_2$ (g/km) : 0 à l'usage, hors pièces d'usure.** *Selon données WLTP.

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




## Marée show anglais

La ville côtière de Plymouth, au sud-ouest de l'Angleterre, met actuellement en scène l'influence de la mer d'une manière décalée : dans le cadre du programme "Sea for yourself", la municipalité expose quatre Ford Fiesta – modèle le plus vendu au Royaume-Uni – transformées en bocal "interactif". L'idée ? Figurer en direct le rythme de la marée en faisant monter et descendre le niveau d'eau dans l'habitacle à l'aide d'un discret système de réservoir et de pompe. Baptisée "Intertidal", soit la zone du littoral située entre les limites basses et hautes de la marée (aussi appelée estran), l'installation de David Cotterrell a pour but de sensibiliser les passants à ce phénomène souvent ignoré, qui joue pourtant un rôle crucial dans notre écosystème.

➤ **Photo :** Facebook/One Plymouth

Code Mondial : 20265821

# FAITES LE PLEIN D'ÉNERGIE À MOITIÉ PRIX.

J'AGIS AVEC ENGIE

**-50%** sur le prix du kWh HTT en rechargeant votre voiture électrique pendant les heures creuses avec l'offre Elec'Car[1]

+

Jusqu'à **100€ TTC** **offerts**[2] pour la souscription de l'offre Elec'Car 1 an du 21/09 au 30/10/2026

Plus d'infos sur **particuliers.engie.fr**

En savoir plus

**L'énergie est notre avenir, économisons-la !**

(1) Offre à prix de marché Elec'Car 1 an : bénéficiez de -50% sur le prix du kWh hors toutes taxes (HTT) pendant les heures creuses (identifiées par le gestionnaire de réseau de distribution ; pour connaître les horaires des heures creuses sur votre commune, consultez le site d'Enedis) par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 1 an d'ENGIE. Offre électricité indexée sur le tarif réglementé d'électricité, réservée aux clients particuliers propriétaires d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable (ENGIE se réserve le droit de demander la preuve de la possession d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable) et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir catalogue des prestations).
(2) Souscription sur le site https://particuliers.engie.fr/. Montant total de 100€ TTC obtenu au bout d'un an, soit 8,34€ TTC par mois versés selon le rythme de facturation du client, sous réserve que l'offre soit active au jour du versement. Offre résiliable à tout moment sans frais ; en cas de résiliation avant 12 mois, le montant dû est calculé au prorata du nombre de mois écoulés. Réservé aux particuliers, hors clients déjà titulaires le jour de la souscription d'un contrat de vente d'électricité en cours avec ENGIE. Limité à un versement par foyer (identifié par Point de Livraison et/ou par coordonnées bancaires). Valable pour tout lieu de consommation situé en France métropolitaine hors Corse, sur les zones où ENGIE commercialise des contrats d'électricité aux particuliers. Non cumulable avec toute autre réduction ou opération promotionnelle ENGIE.
ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 542 427 868 € - RCS NANTERRE 542 107 651. © Getty Images.

ENGIE

## Renault 8 Gordini Concept

# Un showcar qui donne sacrém





Effet waouh garanti avec cette réinterprétation très réussie de la R8 Gordini des années 1960. On retrouve l'esprit de la petite sportive, à la différence près que la berline pétaradante à quatre portes/quatre places s'est muée ici en un coupé deux portes/deux places 100 % électrique.



**Dévoilé le 24 septembre, ce concept-car ne devrait pas manquer d'attirer les foules au Mondial de l'auto ! Interprétation moderne de la mythique R8 Gordini, cet exemplaire unique n'est officiellement pas destiné à être produit en série. Pourtant, on aimerait bien !**

**Texte :** Agnès Lasbarrères
**Photos :** Florian Grout

Avouons-le, quand Renault nous a conviés à venir découvrir en avant-première cette réinterprétation de la R8 Gordini, nous ne savions pas très bien à quoi nous attendre… Nous étions cependant enthousiastes à l'idée de "retrouver" (mais sous quelle forme ?) un modèle ayant marqué l'histoire des petites sportives (*voir p. 20*). Il faut dire qu'avec son comportement "joueur", ses performances, son tarif accessible et sa célèbre livrée bleue à bandes blanches, cette bombinette avait remporté un vif succès, et marqué toute une génération (et même plusieurs).

Or, en découvrant ce concept-car, nous n'avons pas été déçus ! Bien que très moderne et dans l'air du temps, celui-ci se montre réellement fidèle à l'esprit Gordini. Cela en est même troublant. D'aucuns pourront arguer que Renault manque d'imagination et ne fait, une nouvelle fois, que reprendre des modèles du passé pour les mettre à la sauce XXIe siècle, façon R5, R4, Twingo… Précisons toutefois que, dans ce cas précis, la démarche est particulière. Comme en 2024 avec le R17 Electric Restomod x Ora Ïto, l'objectif est ici pour Renault de "*réinventer certains de ses modèles emblématiques au travers de créations uniques qui iront rejoindre les modèles historiques dans son futur musée dédié aux collections Renault, à Flins (78), et qui ouvrira au grand public dans une quinzaine de mois*".



La poupe est probablement la seule partie de ce concept à ne pas faire fidèlement référence au modèle d'origine. Elle affiche un léger dévers, mais qui évoque davantage la R12. La forme horizontale des feux a tout de même été reprise.

### Désirable à souhait

Alors, même si ce projet semble destiné à ne jamais donner naissance à une version de série, cela ne nous empêche pas de passer en revue les nombreux détails de ce showcar inspirés de la R8 Gordini née en 1964. Tout d'abord, bien sûr, la robe bleue et la fameuse double bande blanche qui, ici, se distingue par un tracé plus long que sur le modèle originel. Elle s'étend en effet du bas du bouclier avant jusqu'au diffuseur arrière, englobant les optiques,

# ent envie !



## En détail



Les rétroviseurs “obus” n’étaient pas de série sur la R8 Gordini, mais se voyaient toutefois proposés en accessoires. Et ceux-ci ne sont pas sans rappeler ceux d’un autre modèle légendaire, l’Alpine A110 d’époque.






Mélange de passé et de futur, le showcar affiche fièrement le logo Gordini, positionné sur le montant arrière. Ce dernier se révèle par ailleurs fonctionnel, en dirigeant le flux d’air. En hommage à la Gord’ d’époque, la grille d’aération s’étend sur toute la largeur du coffre.



On retrouve la forme caractéristique des passages de roue (en carré arrondi). En revanche, la taille des montes n’a plus rien à voir avec les 15 pouces de l’époque ! Elles sont de 19 pouces à l’avant et de 20 pouces à l’arrière. Très travaillées, les jantes feraient bonne figure sur un modèle de série.

### L’ORIGINALE





les feux, les grilles d’aération du capot et du coffre, s’introduisant même dans l’habitacle, sur la casquette de la planche de bord (passant alors du blanc au bleu). Sur la face, on retrouve six (gros) projecteurs ronds en référence à la version 1300 de rallye (1966). On note la forme en “V” de la proue, ainsi que le logo central, qui reprend le dessin historique, mais agrandi et désormais lumineux. Cette face en impose d’autant plus que ce concept est bien plus large que la version originale (1,88 m contre 1,49 m, soit + 39 cm). En revanche, la longueur (4,12 m contre 4 m) comme la hauteur (1,27 m contre 1,37 m) restent assez proches.

Et si la silhouette caractéristique de la R8 Gordini – pratiquement symétrique entre l’avant et l’arrière – a été conservée, cette réinterprétation diffère grandement par sa carrosserie de coupé deux portes (et deux places), ses voies élargies, ses ailes généreuses et la taille de ses roues. On relève aussi un certain souci du détail, comme en témoigne le ➤➤➤



**L'ORIGINALE**



Avec ses 4,12 m de long, 1,88 m de large et 1,27 m de haut, la R8 Gordini Concept affiche un gabarit compact. Son look un peu exubérant rappelle les protos de Groupe F en rallye (catégorie des années 1980-1990).



➤➤➤ lettrage du logo Gordini, sur lequel les stries originelles ont été reproduites et finement travaillées, ou encore la forme des passages de roue.

## Un habitacle plus vrai que nature

Parfois, les designers se lâchent sur l'intérieur des concept-cars, et on a plus l'impression d'être à bord d'un vaisseau spatial que dans une voiture. Ici, c'est tout l'inverse ! Nous avons été bluffés par l'élégance et la qualité du mobilier. Dans une ambiance bleu marine et relativement épurée, l'ADN de sportive (chic) saute aux yeux. L'architecture générale s'inspire du modèle des années 1960, avec notamment la casquette courant sur toute la largeur de la planche de bord. Une lame en alu brossé, sur laquelle reposent six petits écrans numériques ronds, remplace la plaque en métal percée de cadrans de la Gord' d'époque. Le tout est habillé d'Alcantara et de velours côtelé du plus bel effet, ornés de surpiqûres soignées.

Petite incartade par rapport au modèle d'origine, cette R8 Gordini Concept dispose d'une magnifique console centrale qui regroupe différentes commandes (de boîte, de ventilation, etc.). C'est véritablement le type d'intérieur (certes plutôt luxueux, bien que sportif) que l'on aimerait retrouver dans une voiture de série. Tout est concret et semble presque fonctionnel, à tel point que, installé dans le siège baquet, harnais en place, on n'a qu'une envie: s'emparer de ce volant à trois branches fines et évidées puis s'élancer pour un tour chrono sur le circuit de Pau ou de Nogaro… Mais nous sommes dans un studio photo, et il nous faut revenir à la réalité…

## Toujours "Tout à l'arrière"

Et ce d'autant plus que ce show-car est "non roulant", du moins pour le moment (on peut tou-





L'habitacle de ce showcar est une belle surprise. A la fois sportif et chic, il se distingue par la qualité des matériaux et le soin apporté aux détails. Notez, sur la gauche de la planche de bord, les deux bandes bleues en Alcantara, dans la continuité de celles, blanches, du capot.



jours rêver…). Renault ne délivre donc aucune donnée technique, pas même concernant la base (d'un modèle existant, par exemple) sur laquelle il aurait été conçu. En tout cas, il n'a rien à voir avec la R17 Restomod x Ora Ïto, ancien modèle restauré avec des éléments modernisés. Pour la R8 Gordini Concept, il est juste indiqué que *"la poupe élargie à la musculature hypertrophiée évoque la présence du moteur en position arrière qui caractérisait le modèle originel"*. Un moteur électrique ici, bien sûr, qui serait d'une puissance de 270 ch. Il ne reste plus qu'à espérer qu'au Mondial de l'auto l'enthousiasme sera tel que Renault décidera de faire revivre cette R8 Gordini ailleurs que dans un musée… En petite série au moins, comme la R5 Turbo 3E ?

## En détail




Trois mini-écrans remplacent les indicateurs historiques de température et de vitesse et le compte-tours. A gauche du moyeu du volant, le bouton de démarrage, à droite, celui de l'overtake, pour faciliter les dépassements.



Le travail effectué sur la planche de bord est assez remarquable, avec de l'Alcantara en partie haute, une lame plate en aluminium brossé et un revêtement en velours côtelé doux, qui se déploient sur toute la largeur.



Si la R8 Gordini des années 1960 en était dépourvue, le concept bénéficie d'une élégante console centrale, intégralement en alu brossé, y compris les boutons. Elle regroupe, à portée de main, les différentes commandes de ventilation, de lève-vitres et de boîte (Rear, Neutral, Drive).



Les contre-portes profitent d'un traitement soigné, mêlant Alcantara et détails inspirés de l'univers de la compétition. Ainsi, la sangle en guise de poignée d'ouverture et le motif en surpiqûres évoquant les vibreurs d'un circuit.

## Renault 8 Gordini (1964-1970)

# Sportive pour tous

**Reconnaissable au premier coup d'œil grâce à ses deux légendaires bandes blanches et son coloris "bleu de France", la R8 Gordini a fait vibrer toute une génération d'apprentis pilotes. Elle est considérée par les aficionados comme l'ancêtre des GTI.**



PHOTOS: RENAULT



Amédée Gordini en 1967.

**Dès sa sortie en 1964, la R8 Gordini (une 1100), pilotée par Jean Vinatier, remporte le Tour de Corse. Une performance qui sera rééditée l'année suivante par Pierre Orsini, mais aussi en 1966 par Jean-François Piot et sa 1300, reconnaissable ici à sa calandre à quatre phares.**



Sortie en 1962, la R8 est l'héritière de la Dauphine. L'année suivante, la Major voit le jour. C'est cette version plus haut de gamme, mieux équipée, qui servira de base à la Gordini. La Régie Renault entend en effet proposer un dérivé sportif d'un modèle de grande série, à prix abordable. Elle confie le projet à Amédée Gordini, dit "le sorcier". Né en 1899, cet Italien – naturalisé Français ensuite – a été pilote et constructeur (même en Formule 1), mais il est surtout réputé pour son génie en mécanique (d'où son surnom). En 1957, il rejoint la Régie et travaille sur une version plus "dynamique" de la Dauphine sur laquelle il appose sa griffe. Mais c'est la R8 qui va faire sa légende.

### Un mythe est né

Grâce à ce préparateur d'exception, la sage berline va se transformer en sportive. Gordini se penche sur le moteur Sierra (surnommé "Cléon-Fonte") de la Major, dont il double presque la puissance (à 95 ch SAE à l'époque, soit 77,5 ch DIN) en lui greffant une culasse à chambre hémisphérique et deux carburateurs Solex. Les trains roulants sont revus, le freinage est amélioré, et la vitesse maxi atteint 170 km/h ! En 1964, la R8 Gordini (1108 cm³), habillée de sa robe bleue à deux bandes blanches, est dévoilée au Salon de Paris. Et, en 1966, arborant désormais quatre phares, elle est encore perfectionnée avec une cylindrée portée à 1255 cm³ (110 ch SAE/88 ch DIN et 175 km/h) et une boîte à 5 vitesses.

Deux mois après sa présentation, elle s'illustre déjà en rallye : Jean Vinatier remporte le Tour de Corse 1964, tandis que trois autres R8 Gordini 1100 se classent dans les cinq premières ! Elle sera victorieuse aussi les deux années suivantes, et brillera aussi, entre autres, au Rallye du Maroc (1968), pilotée par Jean-Pierre Nicolas. Mais ce qui la rendit encore plus populaire, c'est la Coupe nationale Renault 8 Gordini, dite "Coupe Gord'", créée en 1966. Une formule de promotion sur circuit, qui permet à tout un chacun de s'improviser pilote, à moindre coût. Les pelotons fournis, les bagarres en course et les glissades légendaires de cette bombinette à architecture "tout à l'arrière" (propulsion, moteur et boîte à l'arrière) enthousiasment le public et révéleront de futurs grands noms du sport automobile comme Andruet, Darniche, Jabouille, Jarier, Ragnotti, etc.

***A. Lasbarrères***

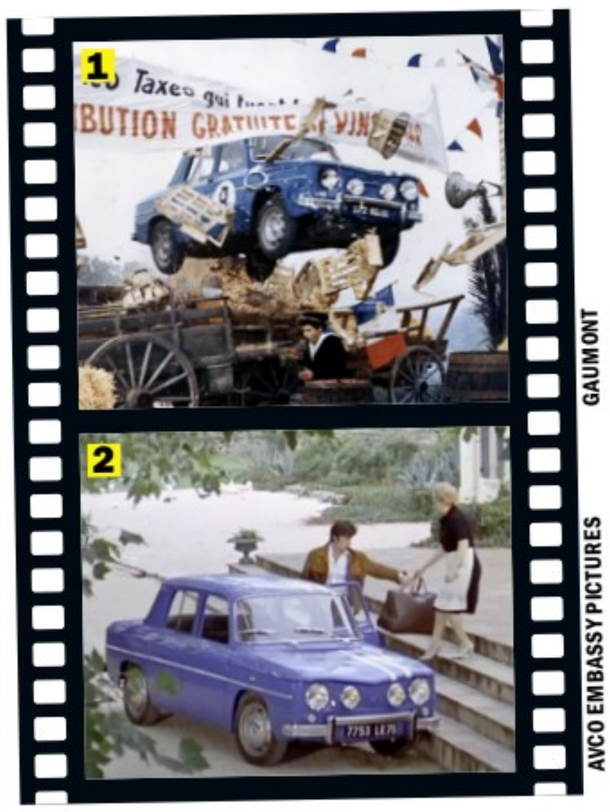


Créée en 1966, la Coupe Gord' a permis à de jeunes amateurs de s'essayer à la compétition automobile pour pas cher. Le succès est immédiat et les pelotons compacts (comme ici au Mans en 1967) offrent des courses spectaculaires.

### Quand la R8 Gordini faisait son cinéma !

➤ Même si elle n'a pas été la plus grande des stars automobiles du cinéma, la R8 Gordini reste inoubliable dans la scène culte de cascades du film *Ne nous fâchons pas* (1966), avec Lino Ventura au volant et Michel Constantin en passager. **1**

➤ Elle est aussi la voiture du personnage d'écrivain raté, joué par Alain Delon, dans *La Piscine* (1969). Elle y cristallise la guerre d'ego et la différence de réussite entre Delon et son rival, interprété par Maurice Ronet qui, lui, roule en Maserati Ghibli. **2**




GAUMONT
AVCO EMBASSY PICTURES




LE CLUB Auto Plus

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

# INVITATION GRATUITE
## RIEN QUE POUR VOUS

### À RÉSERVER AVANT LE 9 OCTOBRE

## ADHÉREZ & RECEVEZ VOTRE ENTRÉE POUR LA JOURNÉE DE VOTRE CHOIX*

Téléphonez au 09 69 39 69 50 (n° non surtaxé)
ou renvoyez le coupon dûment rempli ci-dessous
Vous êtes adhérent, téléphonez
pour réserver votre place

**3,25 € SEULEMENT par mois**

* Dans la limite des stocks disponibles

NOS PARTENAIRES | DEKRA | NORISKO | idGarages.com

**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 + une entrée au Mondial de l'auto. Je règle 39 € (1)
☐ Je choisis **l'offre Liberté :** adhésion pour un an + une entrée au Mondial de l'auto. Je règle 3,25 €/mois (2)

## Je choisis mon mode de règlement

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

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

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

## Je complète mes coordonnées

Nom** : ..... Prénom** : .....

Adresse** : .....

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

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

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

E-mail. : .....

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

#M047 #D1736107

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 – Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057.**

* Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles).
**À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 16 octobre 2026. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - https://www.cnil.fr/fr

# Essais

## Notre labo a mesuré…

# 11,4 m de diamètre de braquage

### pour le nouveau DS N°7



NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, le tout nouveau DS N°7 affronte son rival numéro un, le Renault Rafale *(voir p. 38)*. En matière de diamètre de braquage – mesuré de façon réaliste entre murs par nos soins, et non entre trottoirs, à la manière des constructeurs –, la victoire revient au Renault, qui se contente de 10,9 m pour faire demi-tour grâce à ses roues arrière directrices. Il partage la première place chez les SUV familiaux thermiques avec le Mercedes GLC, mesuré lui aussi avec quatre roues directrices. Une technologie dont profite également le Renault Espace, 3e avec 11 m.

Le DS n'est pas loin derrière : 4e avec 11,4 m, et premier des SUV familiaux dénués de roues arrière directrices. Autre vedette tricolore de la catégorie, le Peugeot 5008 s'en sort avec les honneurs, en 6e place avec 11,6 m. Si le Mercedes GLC brille, le GLB déçoit, tout comme ses compatriotes Audi Q5 (11e ex æquo avec 12 m), Volkswagen Tayron (15e avec 12,1 m) et BMW X3 (16e avec 12,2 m), sous la moyenne de la catégorie (11,9 m).

***Vincent Desmonts***

## TOP 20

| Diamètre de braquage entre murs (en mètres) | | |
|---|---|---|
| 1er | Mercedes GLC (1) | 10,9 |
| 1er ex æ | Renault Rafale (1) | 10,9 |
| 3e | Renault Espace (1) | 11 |
| 4e | DS N°7 | 11,4 |
| 5e | Leapmotor C10 REEV | 11,5 |
| 6e | Peugeot 5008 | 11,6 |
| 7e | Nissan X-Trail | 11,7 |
| 8e | Skoda Kodiaq | 11,8 |
| 9e | Mazda CX-60 | 11,9 |
| 9e ex æ | MG S9 | 11,9 |
| 11e | Audi Q5 | 12 |
| 11e ex æ | BYD Sealion | 12 |
| 11e ex æ | Honda CR-V | 12 |
| 11e ex æ | Mercedes GLB | 12 |
| 15e | Volkswagen Tayron | 12,1 |
| 16e | BMW X3 | 12,2 |
| 17e | Omoda 9 | 12,3 |
| 18e | Alfa Romeo Stelvio | 12,4 |
| 18e ex æ | Lexus NX | 12,4 |
| 20e | Lynk & Co 08 | 12,6 |

*1. Modèle mesuré en version dotée de roues arrière directrices.*

## Tous les modèles testés cette semaine


**Audi Q5** 2.0 e-Hybrid quattro – 299 ch P. 31
**BYD Sealion 5** 1.5 DM-i – 212 ch P. 31
**Citroën C3 Aircross** 1.2 Hybride – 110 ch P. 27
**DS N°4** 1.6 Plug-in Hybrid – 240 ch P. 31
**DS N°7** 1.2 Hybride – 145 ch P. 38
**Jaecoo 7** 1.5 SHS-H Select – 224 ch P. 27
**Jeep Compass** 1.2 e-Hybrid – 145 ch P. 27
**Kia Niro** 1.6 GDi Hybride DCT6 – 138 ch P. 28
**Mazda CX-6 e** 78 kWh – 258 ch P. 34




ARNAUD SAUNIER


**Mercedes GLB** 200 – 184 ch P. 28
**MG S9** 1.5 PHEV – 299 ch P. 32
**Opel Astra Sports Tourer** 1.6 PHEV – 195 ch P. 32
**Peugeot 408** 1.6 Plug-in Hybrid – 240 ch P. 32
**Renault Rafale** 1.2 full hybrid E-Tech – 200 ch P. 38




NICOLAS SOLER


**Toyota RAV4** 2.5 Hybride 2WD – 185 ch P. 28

Un essai rétro de la **Peugeot 205 Lacoste** P. 42

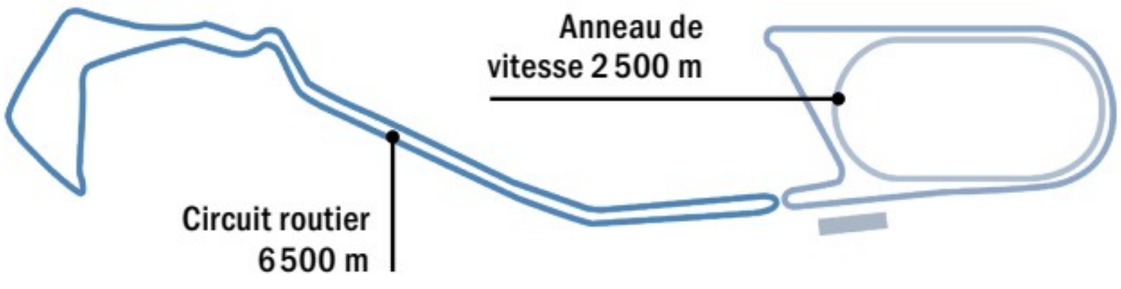

## Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

### Notre technicien



**Frédéric Haas**

**400 voitures mesurées par an :** consommations, performances, habitabilité, volume de coffre… Depuis 1988, chaque nouveau modèle est soumis au même protocole de tests sur l'autodrome de Montlhéry. Les données (accélérations, freinages, cotes intérieures…) sont relevées à l'aide d'un appareillage ultra-précis. La consommation (calculée à 0,01 l près pour les moteurs thermiques) et l'autonomie électrique sont mesurées selon un cycle plus réaliste que celui des constructeurs (WLTP).




### Nos essayeurs



**Stéphane Dupré**



**Christophe Alba**



**François Stagnaro**



**David Bouillaux**



**Clément Raoul-Réa**



**Vincent Desmonts**



**Thierry Réaubourg**



**Charles Thouluc**

**Des milliers de kilomètres parcourus.** Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Ils alimentent ainsi une base de données exceptionnelle.

**Une grille de notation rigoureuse.** Essayé sur piste et route ouverte, en conditions normales ou extrêmes, chaque modèle est noté dans sa catégorie, selon de multiples critères. Nous archivons nos résultats depuis 1988.




© NICOLAS SOLER

## Consommation, autonomie, prix/prestations…

# Spécial hyb



**Plus flexibles à l'usage et moins onéreuses que les modèles 100 % électriques, plus sobres que les essence, les hybrides représentent désormais plus d'une voiture neuve sur deux vendue en France. Ce dossier vous aidera à faire le tri entre bons et mauvais élèves, et à savoir si les dernières nouveautés méritent l'investissement.**

➤ **Texte :** Thierry Réaubourg

Alors que l'Europe rêve toujours d'un marché automobile 100 % électrique, les automobilistes, eux, ne semblent pas prêts à couper le cordon avec le moteur thermique. Trop contraignante pour certains, encore chère pour beaucoup, la voiture "à pile", malgré la progression des ventes, a du chemin à faire… D'où le succès grandissant des hybrides, qui permettent de conserver la polyvalence d'une voiture traditionnelle sans le stress de la recharge. Résultat : elles occupent une place toujours plus importante dans les catalogues. Mais entre les hybrides classiques, les rechargeables et les "super hybrides" venues d'Asie, le choix s'est considérablement étoffé. Toutes promettent évidemment de réduire les consommations et les émissions de $CO_2$, mais cette électrification massive a un revers : le poids. Et plus les batteries grossissent, plus la balance s'affole. Un paramètre qui n'est pas sans conséquence en France, puisque la taxe sur la "masse en ordre de marche" démarre aujourd'hui à 1500 kg, et peut atteindre 30 € par kilogramme au-delà de 2 tonnes. Les hybrides bénéficient toutefois d'abattements, de 100 kg pour les classiques et 200 kg pour les rechargeables. Les familles nombreuses peuvent, quant à elle, profiter de 200 kg de franchise supplémentaire par enfant, à partir de trois enfants à charge. ■



# orides

## Les mesures exclusives du labo

Les valeurs de consommation et d'autonomie indiquées dans ce dossier sont celles mesurées par notre technicien sur notre base d'essais de Montlhéry. Pour les hybrides classiques, les consommations sont relevées par un débitmètre relié au circuit d'alimentation en carburant du moteur, en suivant trois cycles (ville, route et autoroute) représentatifs des conditions de conduite réelles. Ce même protocole est appliqué aux hybrides rechargeables, mais nous évaluons d'abord l'autonomie en mode électrique, puis la consommation en mode hybride une fois la batterie vide.



NICOLAS SOLER



FLORIAN GROUT

## Quelles sont les différentes technologies et comment ça marche ?

**Les micro-hybrides.** Ou "mild hybrid" (MHEV). Elles se contentent d'un alterno-démarreur destiné à donner un petit coup de boost électrique au démarrage. Celui-ci ne permettant pas de mouvoir la voiture à lui seul, nous ne considérons pas ces modèles comme de véritables hybrides : ils n'apparaissent donc pas dans ce dossier.

**Les hybrides classiques.** Ou hybrides simples. Souvent désignées sous l'appellation "full hybrid" (FHEV) par les constructeurs. Elles peuvent se déplacer sur de courtes distances en électrique, en ville et à basse vitesse essentiellement, grâce à une petite batterie dont la capacité varie généralement de 0,8 à 2 kWh. Selon les modèles, l'électromoteur est accolé au bloc thermique ou intégré à la boîte de vitesses (Stellantis, Audi, Mercedes). Parfois les deux (Renault) !

**Les hybrides rechargeables.** Aussi nommées PHEV. Fonctionnent sur le même principe que les hybrides classiques, mais disposent d'une batterie de bien plus grande capacité (parfois proche de 40 kWh) rechargeable sur secteur, qui permet de parcourir plusieurs dizaines de kilomètres en mode 100% électrique. Mais il faut recharger le plus souvent possible pour rentabiliser le surcoût de cette technologie. En outre, la grosse batterie alourdit sévèrement la voiture, qui se retrouve fréquemment punie par le malus au poids.

**Les "super hybrides".** Ces véhicules à prolongateur d'autonomie (REEV), que nous classons parmi les hybrides simples, sont, pour schématiser, des modèles électriques auxquels on a greffé un moteur thermique, dont le rôle se résume à produire l'électricité nécessaire à la batterie (de grande capacité, comme sur les PHEV) et à l'électromoteur. Selon les cas, une liaison mécanique avec les roues peut toutefois s'établir. On trouve cette technologie chez les constructeurs chinois, mais aussi chez Nissan (e-Power), Mazda (R-EV) et Honda (e:HEV).

# Les hybrides classiques

Popularisée par Toyota depuis trente ans et répandue désormais chez les constructeurs asiatiques (avec une explosion des productions chinoises ces derniers mois), l'hybridation simple a mis plus de temps à s'imposer sur les modèles occidentaux. Mercedes se jette à peine dans le bain avec ses CLA et GLB, tandis que Volkswagen y (re)vient en novembre [1]. Ford officie depuis plusieurs années avec son seul Kuga hybride, qui peut aussi rouler à l'E85. En France, Renault (et sa filiale roumaine Dacia) a développé depuis 2020 sa propre technologie, désormais répandue dans sa gamme. Quant aux autos du groupe Stellantis qui apparaissent ici, il faut savoir que leur petit électromoteur 48 V, intégré à la boîte de vitesses (comme sur certaines Audi et Mercedes), ne leur permet que de très courtes phases sans solliciter le bloc essence. En ville, leur aide n'est donc pas toujours aussi significative qu'avec un "gros" moteur électrique indépendant. ■

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Conso en ville (en l/100 km) | Conso moyenne (en l/100 km) |
|---|---|---|
| **Alfa Romeo Junior** 1.2 Ibrida (145 ch) | 6,4 | 6,3 |
| **Audi A5** 2.0 TDI (204 ch) | 6 | 6,1 |
| **Audi Q5** 2.0 TFSI quattro (204 ch) | 8,3 | 8 |
| **Audi Q5** 2.0 TDI quattro (204 ch) | 6,6 | 6,9 |
| **Chery Tiggo 7** 1.5 CSH (221 ch) | 6,2 | 6,4 |
| **Citroën C3** 1.2 Hybride (110 ch) | 5,9 | 6 |
| **Citroën C3 Aircross** 1.2 Hybride (110 ch) | 6,4 | 6,4 |
| **Citroën C3 Aircross** 1.2 Hybride (145 ch) | 5,7 | 6 |
| **Citroën C4** 1.2 Hybride (110 ch) | 6,1 | 6 |
| **Citroën C4** 1.2 Hybride (145 ch) | 5,7 | 5,7 |
| **Citroën C4 X** 1.2 Hybride (145 ch) | 5,7 | 5,8 |
| **Citroën C5 X** 1.2 Hybride (145 ch) | 6,6 | 6,3 |
| **Citroën C5 Aircross** 1.2 Hybride (145 ch) | 6,5 | 6,7 |
| **Dacia Bigster** 1.2 hybrid-G 4x4 (150 ch) | 9,3 (6,9) [2] | 9,8 (7) [2] |
| **Dacia Bigster** 1.8 hybrid (155 ch) | 5,6 | 6 |
| **Dacia Duster** 1.8 hybrid (155 ch) | 5 | 5,7 |
| **Dacia Duster** 1.2 hybrid-G 4x4 (150 ch) | 9,1 (6,7) [2] | 9,9 (7,2) [2] |
| **Dacia Jogger** 1.8 hybrid (155 ch) | 4,7 | 5,3 |
| **DS 3** 1.2 Hybride (145 ch) | 6 | 5,8 |
| **DS N° 4** 1.2 Hybride (145 ch) | 6,2 | 6,2 |
| **DS N° 7** 1.2 Hybride (145 ch) | 6,8 | 6,3 |
| **Fiat Grande Panda** 1.2 Hybrid (110 ch) | 5,9 | 6 |
| **Fiat 600** 1.2 Hybrid (110 ch) | 6,4 | 6 |
| **Fiat 600** 1.2 Hybrid (145 ch) | 5,9 | 6,2 |
| **Ford Kuga** 2.5 FHEV E85 (180 ch) | 7,6 (7,3) [3] | 8,5 (6,3) [3] |
| **Honda Jazz** 1.5 e:HEV (122 ch) | 4,6 | 5,2 |
| **Honda Civic** 2.0 e:HEV (184 ch) | 5,3 | 5,8 |
| **Honda Prelude** 2.0 e:HEV (184 ch) | 5,8 | 6,3 |
| **Honda HR-V** 1.5 e:HEV (131 ch) | 5,2 | 5,9 |
| **Honda ZR-V** 2.0 e:HEV (184 ch) | 5,5 | 6,3 |
| **Honda CR-V** 2.0 e:HEV (184 ch) | 5,8 | 6,7 |
| **Honda CR-V** 2.0 e:HEV 4WD (184 ch) | 6,2 | 7 |
| **Hyundai Tucson** 1.6 T-GDi Hybrid (239 ch) | 6 | 7 |
| **Hyundai Staria** 1.6 T-GDi Hybrid (225 ch) | 7,7 | 8,4 |
| **Jaecoo 5** 1.5 SHS-H (224 ch) | 5,5 | 6 |
| **Jaecoo 7** 1.5 SHS-H (224 ch) | 5,9 | 6,3 |
| **Jeep Avenger** 1.2 Turbo e-Hybrid (110 ch) | 6,2 | 6,1 |
| **Jeep Avenger** 1.2 Turbo e-Hybrid 4xe (145 ch) | 6,5 | 6,4 |
| **Jeep Renegade** 1.5 e-Hybrid (130 ch) | 6,5 | 6,6 |
| **Jeep Compass** 1.2 e-Hybrid (145 ch) | 6,9 | 6,6 |
| **Kia Niro** 1.6 GDi Hybride (138 ch) | 5,8 | 6 |
| **Kia Sportage** 1.6 T-GDi Hybride (239 ch) | 6,2 | 6,8 |
| **Lancia Ypsilon** 1.2 Ibrida (110 ch) | 5,9 | 5,8 |
| **Lexus LBX** 1.5 Hybride (136 ch) | 5 | 5,7 |
| **Lexus UX** 250h 4WD (184 ch) | 5,3 | 6,1 |
| **Lexus NX** 350h AWD (244 ch) | 5,9 | 6,7 |

| NOS MESURES (LABO Auto Plus MESURES) | Conso en ville (en l/100 km) | Conso moyenne (en l/100 km) |
|---|---|---|
| **Lexus RX** 500h (371 ch) | 9,6 | 9,2 |
| **Lexus LM** 350h 4WD (250 ch) | 7,3 | 8,1 |
| **Mazda 2** 1.5 Hybrid (116 ch) | 4,6 | 5,2 |
| **Mercedes CLA** 200 (184 ch) | 6,6 | 6 |
| **Mercedes GLB** 200 7 places (184 ch) | 7,7 | 7,2 |
| **MG3** 1.5 Hybrid+ (195 ch) | 5,3 | 5,4 |
| **MG ZS** 1.5 Hybrid+ (197 ch) | 6,1 | 6,5 |
| **MG EHS** 1.5 Hybrid+ (224 ch) | 5,9 | 6,2 |
| **Nissan Juke** 1.6 Hybrid (143 ch) | 5,6 | 5,9 |
| **Nissan Qashqai** 1.5 e-Power (205 ch) | 5,1 | 5,4 |
| **Nissan X-Trail** 1.5 e-Power (204 ch) | 6,3 | 6,9 |
| **Nissan X-Trail** 1.5 e-4orce (213 ch) | 7,9 | 8,3 |
| **Opel Corsa** 1.2 Turbo Hybrid (110 ch) | 5,5 | 5,6 |
| **Opel Frontera** 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) | 5,9 | 5,9 |
| **Opel Astra** 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) | 6 | 6 |
| **Opel Astra Sports Tourer** 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) | 5,8 | 5,7 |
| **Opel Mokka** 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) | 6 | 6 |
| **Opel Grandland** 1.2 Turbo Hybrid (145 ch) | 7 | 6,9 |
| **Peugeot 208** 1.2 Hybrid (110 ch) | 5,2 | 5,4 |
| **Peugeot 208** 1.2 Hybrid (145 ch) | 5,7 | 5,8 |
| **Peugeot 308** 1.2 Hybrid (145 ch) | 6,3 | 6,2 |
| **Peugeot 408** 1.2 Hybrid (145 ch) | 6,6 | 6,3 |
| **Peugeot 2008** 1.2 Hybrid (145 ch) | 6 | 5,8 |
| **Peugeot 3008** 1.2 Hybrid (145 ch) | 6,8 | 6,3 |
| **Peugeot 5008** 1.2 Hybrid (145 ch) | 6,8 | 6,6 |
| **Renault Clio** 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch) | 4,9 | 5 |
| **Renault Captur** 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch) | 5 | 5,4 |
| **Renault Symbioz** 1.8 full hybrid E-Tech (160 ch) | 5,2 | 5,4 |
| **Renault Austral** 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch) | 5,7 | 6,1 |
| **Renault Espace** 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch) | 5,9 | 6,2 |
| **Renault Rafale** 1.2 full hybrid E-Tech (200 ch) | 6 | 6,3 |
| **Suzuki Swace** 1.8 Hybrid (140 ch) | 5,2 | 6 |
| **Toyota Aygo X** 1.5 Hybride (116 ch) | 3,8 | 4,8 |
| **Toyota C-HR** 1.8 Hybride (140 ch) | 4,9 | 5,8 |
| **Toyota C-HR** 2.0 Hybride (197 ch) | 5 | 5,8 |
| **Toyota C-HR** 2.0 Hybride AWD-i (197 ch) | 5,2 | 6,1 |
| **Toyota Corolla** 1.8 Hybride (140 ch) | 5,2 | 6 |
| **Toyota Corolla** 2.0 Hybride (196 ch) | 4,7 | 6 |
| **Toyota Corolla Touring Sports** 2.0 Hybride (196 ch) | 5,1 | 6,2 |
| **Toyota RAV4** 2.5 Hybride (185 ch) | 5,5 | 6,1 |
| **Toyota RAV4** 2.5 Hybride AWD-i (194 ch) | 5,2 | 6,1 |
| **Toyota Yaris** 1.5 Hybride (116 ch) | 4,6 | 5,2 |
| **Toyota Yaris** 1.5 Hybride (130 ch) | 4,7 | 5,3 |
| **Toyota Yaris Cross** 1.5 Hybride (116 ch) | 4,7 | 5,7 |
| **Toyota Yaris Cross** 1.5 Hybride (130 ch) | 4,8 | 5,8 |
| **Toyota Yaris Cross** 1.5 Hybride AWD-i (130 ch) | 5 | 5,9 |

*1. Une Jetta hybride, assez confidentielle, a été produite entre 2012 et 2017. 2. Mesures au GPL, 3. à l'E85 (entre parenthèses, mesures au sans-plomb).*



*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et les éventuels malus $CO_2$ et malus au poids.**

# Moins puissant, mais pas si dégonflé !

## Citroën C3 Aircross

**1.2 Hybride Collection 110 ch**

**27 050 € / 25 500 € ***

**Le confort comme le bel espace intérieur restent les principaux atouts du C3 Aircross. Mais le point positif, c'est que le moteur 1.2 hybride de 110 ch n'altère en rien sa polyvalence. Bon plan !**




NICOLAS SOLER

Le petit SUV Citroën profite enfin du bloc 1.2 hybride dans sa version de 110 ch, présent sur déjà bon nombre de modèles Stellantis. Ce groupe motopropulseur garde globalement l'agrément d'utilisation décent et la polyvalence de la version de 145 ch, malgré des performances logiquement moins flatteuses. La consommation est du même acabit, tout comme le niveau de confort, supérieur à celui de son principal rival, le Dacia Duster 1.2 Eco-G 120.
A 25 500 € * (remise et malus compris), la série spéciale Collection, très bien équipée, fait de ce C3 Aircross un choix judicieux.

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 1 199 cm³, 100 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 28 ch |
| Puissance maxi combinée | 110 ch à 5 500 tr/min |
| Couple maxi combiné | 205 Nm à 1 750 tr/min |
| Malus $CO_2$/au poids | + 360 € / 0 € |
| **Batterie** lithium-ion | 0,9 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 33s4 ● |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s9 ● |
| **Consommation** moyenne | 6,4 l/100 km ◆ |
| Route/Autoroute/Ville | 6 / 6,7 / 6,4 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 687 km ● |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m ● |
| **Poids** | 1 350 kg ● |
| **Volume de coffre** | 460 dm³ ▲ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,40 x 1,80 x 1,66 |

**Verdict** Intéressant ◆

# Le crossover chinois qui casse les prix

## Jaecoo 7

**1.5 SHS-H Select 224 ch**

**29 990 € / 31 690 € ***

**Les malus écolo et au poids ne lui font pas de cadeau. Et pourtant, ce SUV chinois reste l'un des plus abordables de catégorie. Surtout avec un tel niveau de prestations !**




YANN LEFEBVRE

Disponible en hybride simple comme en rechargeable, le Jaecoo 7 débarque en France avec des tarifs hyper-agressifs et une dotation de série à faire pâlir les modèles premium. Une habitude avec les chinois ! Sauf qu'il affiche aussi la qualité de finition qui va avec, tout en proposant, en version hybride simple, une mécanique de 224 ch douce et sobre à l'usage. Ce SUV compact fonctionne en effet comme un véhicule électrique : le quatre cylindres sert surtout de générateur à la batterie. Ne manquent qu'un amortissement adouci et un châssis plus dynamique pour obtenir un sans-faute.

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 499 cm³, 143 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 204 ch |
| Puissance maxi combinée | 224 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 215/310 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | + 540 € / + 1 160 € |
| **Batterie** lithium-ion | 1,83 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 1 vitesse |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 30s3 ● |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s2 ● |
| **Consommation** moyenne | 6,3 l/100 km ◆ |
| Route/Autoroute/Ville | 5,6 / 7,5 / 5,9 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 809 km ◆ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m ● |
| **Poids** | 1 650 kg ● |
| **Volume de coffre** | 395 dm³ ▼ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,50 x 1,87 x 1,67 |

**Verdict** Intéressant ◆

# Un parfum d'aventure...

## Jeep Compass

**1.2 e-Hybrid Altitude 145 ch**

**39 190 € / 38 700 € ***

**Le cousin américain des Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008 affiche la même sobriété en sans-plomb, tout en offrant davantage de dynamisme côté liaisons au sol.**




ARNAUD SAUNIER

Plus imposant que son prédécesseur (14 cm gagnés en longueur), le nouveau Compass reprend la plate-forme des Citroën C5 Aircross et Peugeot 3008. Mais aussi leur mécanique hybride 48 V, composée d'un trois cylindres turbo de 136 ch et d'un petit moteur électrique de 28 ch, logé dans la boîte de vitesses. Un ensemble connu pour sa sobriété, mais aussi pour son relatif manque de fluidité en ville (à-coups). Spacieux, bien doté et confortablement amorti, ce SUV bénéficie d'un comportement plus dynamique que celui de ses cousins français. Las, son prix manque de retenue…

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 1 199 cm³, 136 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 28 ch |
| Puissance maxi combinée | 145 ch à 5 500 tr/min |
| Couple maxi combiné | 230 Nm à 1 750 tr/min |
| Malus $CO_2$/au poids | + 650 € / + 360 € |
| **Batterie** lithium-ion | 0,4 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 32s2 ● |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s ■ |
| **Consommation** moyenne | 6,6 l/100 km ◆ |
| Route/Autoroute/Ville | 6 / 6,9 / 6,9 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 833 km ▲ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m ● |
| **Poids** | 1 650 kg ● |
| **Volume de coffre** | 550 dm³ ◆ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,55 x 1,90 x 1,68 |

**Verdict** Intéressant ◆

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

# Un restylage en demi-teinte

## Kia Niro

**1.6 GDi Hybride DCT6 Premium – 138 ch**

**40 850 € / 37 000 €***

**Le 1.6 hybride de 138 ch, doux, sobre (seulement 6 l/100 km) et peu sonore, manque hélas de brio. L'amortissement, quant à lui, reste un tantinet trop figé.**



ARNAUD SAUNIER

Le Niro se modernise subtilement, à l'extérieur (léger restylage) comme à l'intérieur (écrans agrandis). Rien de révolutionnaire, toutefois, pour ce SUV compact au gabarit contenu (comme celui du Renault Symbioz), dont la généreuse habitabilité et la frugale version hybride simple (la seule à rester au catalogue) s'avèrent les meilleurs atouts, avec la garantie étendue à sept ans. Le confort, lui, manque toujours de moelleux, et le moteur, de répondant. Autre grief: le prix de la finition Premium flambe de 2130 €, mais perd les sièges avant électriques. Mesquin!

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** essence | 4 cylindres, 1 580 cm³, 102 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 43,5 ch |
| Puissance maxi combinée | 138 ch |
| Couple maxi combiné | 265 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | + 190 € / 0 € |
| **Batterie** lithium-ion | 1,32 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 33s2 ■ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s7 ■ |
| **Consommation** moyenne | 6 l/100 km ◆ |
| Route/Autoroute/Ville | 5,8 / 6,5 / 5,8 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 700 km ◆ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m ● |
| **Poids** | 1 496 kg ◆ |
| **Volume de coffre** | 452 dm³ ■ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,43 x 1,83 x 1,55 |

**Verdict** Correct ●

# Sept places en première classe

## Mercedes GLB

**200 AMG Line 7 places – 184 ch**

**57 550 € / 63 300 €***

**Ses ratios prix/équipement et performances/conso déçoivent. A bord, en revanche, le GLB 200 assure, avec de l'espace, une techno dernier cri et une finition soignée.**



NICOLAS SOLER

Aux côtés du GLB EQ électrique, Mercedes décline son nouveau SUV familial avec une motorisation hybride 48 V, associant un bloc 1.5 suralimenté de 163 ch à un mini-moteur électrique de 30 ch, intégré à la boîte de vitesses à huit rapports. Juste de quoi assurer de courtes phases en mode "zéro émission" et maintenir la conso à 7,2 l/100 km: un chiffre sans panache… D'ailleurs, le malus $CO_2$ frôle les 2000 € et celui au poids s'envole à 3820 €. Mais si vous avez trois enfants, le GLB 7 places, accueillant et plutôt confortable, peut en être exonéré. Bon à prendre, vu son prix!

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 499 cm³, 163 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 30 ch |
| Puissance maxi combinée | 184 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 250/85 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | + 1901 € / + 3 820 € |
| **Batterie** lithium-ion | 1,3 kWh (capacité brute) |
| **Boîte** | Automatique, 8 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 30s4 ■ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s ● |
| **Consommation** moyenne | 7,2 l/100 km ● |
| Route/Autoroute/Ville | 6,7 / 7,3 / 7,7 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 722 km ● |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 68 m ■ |
| **Poids** | 1 846 kg ■ |
| **Volume de coffre** (1) | 460/165 dm³ ● |
| **Dimensions** L x l x h, en mètres | 4,74 x 1,86 x 1,69 |

**Verdict** Correct ●

*1. En configuration 5/7 places.*

# Le pionnier s'endort sur ses lauriers…

## Toyota RAV4

**2.5 Hybride 2WD Graphic 185 ch**

**49 950 € / 47 700 €***

**Toujours aussi sobre, le RAV4 ! Las, la 5e génération du best-seller nippon, qui a perdu 33 ch, reste chère au regard de son agrément perfectible et de sa finition décevante…**



ARNAUD SAUNIER

Trop timide, Toyota? Nous attendions en effet davantage d'évolutions de la part de cette cinquième génération, dont la base technique n'évolue guère. Les aides à la conduite restent irritantes, comme le fonctionnement de la transmission à variation continue, toujours prompte à faire brailler le moteur lors d'une franche accélération. Aucun progrès par ailleurs côté finition: les plastiques restent indignes du tarif, parmi les plus élevés de la catégorie. On se console avec la remarquable habitabilité de ce RAV4 et surtout sa consommation, vraiment faible pour un SUV de ce gabarit.

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** essence | 4 cylindres, 2 487 cm³, 143 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 136 ch |
| Puissance maxi combinée | 185 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 221/208 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | + 240 € / + 510 € |
| **Batterie** lithium-ion | 1,09 kWh (capacité brute) |
| **Boîte** | Auto., à variation continue |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 30s6 ■ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 5s7 ● |
| **Consommation** moyenne | 6,1 l/100 km ▲ |
| Route/Autoroute/Ville | 5,5 / 7,2 / 5,2 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 901 km ▲ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 68 m ■ |
| **Poids** | 1 674 kg ● |
| **Volume de coffre** | 625 dm³ ▲ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,60 x 1,86 x 1,68 |

**Verdict** Correct ●



*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et les éventuels malus $CO_2$ et malus au poids.**

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

Auto Plus

## DANS CE NUMÉRO

# TENTEZ VOTRE CHANCE !

# 650 PLACES POUR LE MONDIAL DE L'AUTO À GAGNER




## Pour savoir si vous êtes l'un des grands gagnants !

**1** Trouvez 6 codes de 8 chiffres cachés dans les pages de ce numéro

**2** Scannez ce QR Code ou connectez-vous sur autoplus.fr et rentrez le ou les codes pour faire tourner la roue du jeu

**3** Découvrez immédiatement si vous êtes l'heureux gagnant d'une entrée au salon !

**4** Si la chance vous sourit, vous recevrez un mail avec toutes les modalités pour télécharger votre place

Jeu avec obligation d'achat du 18/09/2026 à 00h01 au 30/09/2026 à 23h59, ouvert à toute personne physique majeure résidant en France Métropolitaine à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et de leurs familles. Si le code est gagnant, compléter le formulaire en ligne. Voir règlement complet disponible sur le site Auto Plus (xxxxxxxxxxxxx) ou par courrier à toute personne qui en fait la demande à l'adresse du jeu. Remboursement du timbre servant à l'obtention du règlement sur simple demande jointe au courrier au tarif lent en vigueur. Conformément à la loi Informatique & Libertés du 06/01/1978, les participants disposent d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées les concernant, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse du jeu : Auto Plus service marketing - Mondial de l'auto - 40, av. Aristide Briand - CS 10024 - 92227 Bagneux Cedex

# Les hybrides rechargeables

La perspective de réaliser tout ou partie des ses trajets quotidiens sans brûler de carburant fait rêver, en ces temps où le prix du sans-plomb 95-E10 tutoie les 2,10 € le litre. Mais les modèles hybrides rechargeables tiennent-ils vraiment leurs promesses ? Il faut en effet savoir qu'un bon tiers de ces véhicules se contente encore de 40 à 70 km d'autonomie électrique. Pas énorme… De plus, pour profiter pleinement de ces kilomètres "verts", il est impératif de pouvoir recharger la batterie au moins une fois par jour, sur une prise classique ou une Wallbox. Car une fois les accus à plat, la consommation d'essence s'envole parfois au-delà du raisonnable, le poids des PHEV exédant de loin celui des hybrides classiques, grosse batterie oblige. La technologie plug-in permet surtout aux véhicules imposants d'échapper au malus écologique. Mais la taxe sur le poids, instaurée en 2024, les a rattrapés. De plusieurs milliers d'euros, parfois ! Résultat, des ventes en chute libre… ■

| NOS MESURES Labo Auto Plus | Conso en ville (1) (l/100 km) | Conso moyenne (1) (l/100 km) | Autonomie électrique en ville (en km) | Autonomie électrique moyenne (en km) |
|---|---|---|---|---|
| **Audi A3 Sportback** 1.5 TFSI e (204 ch) | 7,1 | 6,8 | 100 | 95 |
| **Audi A5 Avant** 2.0 e-Hybrid quattro (367 ch) | 8,7 | 7,7 | 88 | 85 |
| **Audi A8 Limousine** 60 TFSI e (462 ch) | 12,8 | 10,3 | 38 | 45 |
| **Audi Q3** 1.5 e-hybrid (272 ch) | 8,5 | 8,1 | 80 | 77 |
| **Audi Q5** 2.0 e-hybrid quattro (299 ch) | 8,6 | 8,3 | 78 | 75 |
| **BMW Série 2 Active Tourer** 225 e xDrive (245 ch) | 7,2 | 6,4 | 72 | 71 |
| **BMW Série 5 Touring** 530 e xDrive (299 ch) | 9,3 | 8 | 77 | 77 |
| **BMW X1** xDrive25 e (245 ch) | 7,8 | 7,1 | 68 | 68 |
| **BMW X1** xDrive30 e (326 ch) | 7,8 | 6,8 | 68 | 68 |
| **BMW X3** xDrive30 e (299 ch) | 9,4 | 8,1 | 84 | 85 |
| **BYD Atto 2** 1.5 DM-i (212 ch) | 5,6 | 6.4 | 107 | 92 |
| **BYD Sealion 5** 1.5 DM-i 18 kWh (212 ch) | 6,4 | 6.4 | 95 | 82 |
| **BYD Seal U** 1.5 DM-i (218 ch) | 6,4 | 7 | 75 | 66 |
| **Citroën C5 Aircross** 1.6 Hybr. Recharg. (225 ch) | 8 | 7,4 | 70 | 68 |
| **Cupra Leon** 1.5 eHybrid VZ (272 ch) | 7,3 | 7 | 100 | 93 |
| **Cupra Leon Sportstourer** 1.5 eHybr. VZ (272 ch) | 7,5 | 7,2 | 89 | 95 |
| **Cupra Formentor** 1.5 eHybrid V (204 ch) | 7 | 7 | 102 | 93 |
| **Cupra Formentor** 1.5 eHybrid VZ (272 ch) | 7,2 | 7 | 100 | 87 |
| **Cupra Terramar** 1.5 eHybrid V (204 ch) | 7,4 | 6,9 | 108 | 100 |
| **Cupra Terramar** 1.5 eHybrid VZ (272 ch) | 8,2 | 7,5 | 90 | 83 |
| **DS N°4** 1.6 Plug-in Hybrid (240 ch) | 7,7 | 7,2 | 53 | 53 |
| **Ford Ranger Double Cabine** 2.3 EcoBoost PHEV (281 ch) | 11 | 10,8 | 33 | 32 |
| **Honda CR-V** 2.0 e:PHEV (184 ch) | 6,5 | 6,7 | 70 | 60 |
| **Jeep Wrangler Unlimited** 4xe PHEV (380 ch) | 11 | 11,4 | 41 | 38 |
| **Leapmotor C10 Reev** (215 ch) | 6,5 | 7 | 147 | 130 |
| **Lexus NX** 450h+ AWD (309 ch) | 6,2 | 7,2 | 59 | 54 |
| **Lexus RX** 450h+ (309 ch) | 6,7 | 7,4 | 57 | 50 |
| **Lynk & Co 01** (280 ch) | 8,5 | 7,9 | 61 | 59 |

| NOS MESURES Labo Auto Plus | Conso en ville (1) (l/100 km) | Conso moyenne (1) (l/100 km) | Autonomie électrique en ville (en km) | Autonomie électrique moyenne (en km) |
|---|---|---|---|---|
| **Lynk & Co 08** (345 ch) | 7,9 | 8 | 165 | 155 |
| **Mazda CX-60** 2.5 e-Skyactiv PHEV (327 ch) | 9,2 | 8,3 | 48 | 54 |
| **Mercedes Classe A** 250 e (218 ch) | 7,9 | 6,9 | 56 | 57 |
| **Mercedes Classe C** 300 e (313 ch) | 9,6 | 8 | 76 | 90 |
| **Mercedes Classe C Break** 300 e (313 ch) | 11 | 9 | 68 | 78 |
| **Mercedes GLC** 300 e 4Matic (313 ch) | 11,5 | 9,8 | 80 | 85 |
| **Mercedes GLC Coupé** 300 de 4Matic (333 ch) | 7,8 | 7 | 77 | 87 |
| **Mercedes Classe S** 580 e Limousine (510 ch) | 11,4 | 9,7 | 68 | 77 |
| **MG EHS** 1.5 PHEV (272 ch) | 6,9 | 7,2 | 96 | 83 |
| **MG S9** 1.5 PHEV (299 ch) | 8,8 | 9,1 | 100 | 92 |
| **Opel Astra Sports Tourer** 1.6 Hybride R. (195 ch) | 7,2 | 6,7 | 55 | 60 |
| **Peugeot 308** 1.6 Plug-in Hybrid (195 ch) | 7,3 | 6,8 | 64 | 65 |
| **Peugeot 3008** 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch) | 7,4 | 7 | 70 | 67 |
| **Peugeot 408** 1.6 Plug-in Hybrid (240 ch) | 7,8 | 7,2 | 62 | 62 |
| **Peugeot 5008** 1.6 Plug-in Hybrid (225 ch) | 9,3 | 8,6 | 60 | 58 |
| **Renault Rafale** 1.2 hyper hybrid 4x4 (300 ch) | 7,6 | 7,4 | 84 | 79 |
| **Seat Leon** 1.5 e-Hybrid (204 ch) | 6,5 | 6,2 | 103 | 102 |
| **Skoda Superb Combi** 1.5 TSI Hybr. Recharg. (204ch) | 7,3 | 6,8 | 92 | 91 |
| **Skoda Kodiaq** 1.5 TSI Hybrid Recharg. (204 ch) | 8,1 | 7,4 | 92 | 89 |
| **Toyota C-HR** 2.0 Hybride Rechargeable (223 ch) | 5,1 | 5,8 | 64 | 53 |
| **Volkswagen Golf** 1.5 eTSI Hybrid (204 ch) | 6,5 | 6,2 | 103 | 102 |
| **Volkswagen Golf** 1.5 eTSI Hybrid GTE (272 ch) | 6,5 | 6,2 | 103 | 102 |
| **Volkswagen Passat** 1.5 eHybrid (204 ch) | 7,3 | 6,8 | 92 | 91 |
| **Volkswagen Passat** 1.5 eHybrid (272 ch) | 7,3 | 6,8 | 92 | 91 |
| **Volkswagen Tayron** 1.5 eHybrid (204 ch) | 8,3 | 8 | 83 | 79 |
| **Volkswagen Tiguan** 1.5 eHybrid (204 ch) | 8,1 | 7,4 | 92 | 89 |
| **Volkswagen Tiguan** 1.5 eHybrid (272 ch) | 8,1 | 7,4 | 92 | 89 |
| **Volkswagen Touareg R** 3.0 eHybrid (462 ch) | 12,1 | 10,8 | 38 | 39 |



NICOLAS SOLER

Le Lynk & Co 08 détient le record de distance en électrique pour un PHEV : 155 km ! Il dispose, il est vrai, d'une généreuse batterie de 39,6 kWh (bruts).



ARNAUD SAUNIER

Les versions 1.5 eTSI du groupe Volkswagen font partie des hybrides rechargeables les plus efficientes sur le marché, qu'elles délivrent 204 ou 272 ch.



NICOLAS SOLER

Le BMW X1 xDrive 25 e propose une autonomie électrique (68 km) et une consommation d'essence (7,1 l/100 km) très correctes pour un SUV 4x4.



1. *Mesures batterie vide.*

*** Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et les éventuels malus $CO_2$ et malus au poids.

# Un mammouth qui écrase (un peu) les prix

## Audi Q5

**2.0 eHybrid quattro S line – 299 ch**

**75 770 € / 80 000 €***

**Les 299 ch font "fondre" les 2,2 tonnes du Q5 hybride rechargeable, bien plus plaisant à conduire que son petit frère de 204 ch (hybride simple), aux reprises décevantes.**



NICOLAS SOLER

Même lorsque l'on dispose d'un solide compte en banque, le prix de ce SUV fait tousser… Et pourtant, dans la gamme Q5, la version eHybrid quattro de 299 ch s'impose comme la plus recommandable. Car comparée à l'hybride simple (2.0 TFSI 204 ch), elle se révèle deux fois plus économique à l'usage, grâce à ses 75 km d'autonomie électrique à chaque recharge. Elle est surtout moins taxée (oubliés, les 6 200 € de malus $CO_2$ du TFSI) : de quoi amortir le surcoût de 3 500 € à l'achat, taxe au poids comprise, en 40 000 km. Bonus, le PHEV est plus doux et silencieux à conduire.

**NOS MESURES** (LABO Auto Plus MESURES)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 983 $cm^3$, 252 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 143 ch |
| Puissance maxi combinée | 299 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 380/350 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / + 8 780 € |
| **Batterie** lithium-ion | 20,7 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 7 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 26s9 ▲ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 4s2 ◆ |
| **Consommation** moyenne | 8,3 l/100 km ● |
| Route/Autoroute/Ville | 8,3 / 8,1 / 8,6 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 75 km ◆ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 63 m ◆ |
| **Poids** | 2 237 kg ▼ |
| **Volume de coffre** (1) | 400/485 $dm^3$ ▼ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,72 x 1,90 x 1,65 |

**Verdict** Intéressant ◆

*1. Banquette reculée/avancée.*

# Grand format, petit budget

## BYD Sealion 5

**1.5 DM-i Design – 212 ch**

**33 990 € / 31 200 €***

**Rapport prix/équipement canon, généreuse autonomie électrique et appétit mesuré une fois la batterie vide : ce grand SUV chinois va faire de l'ombre à ses rivaux européens et japonais !**



FLORIAN GROUT

Long de 4,74 m, le Sealion 5 PHEV comporte autant d'espace à bord que d'équipements de série (conduite semi-autonome, sièges électriques, fonction V2L). Et il délivre 212 ch, le tout pour le prix d'un "petit" Peugeot 2008 1.2 Hybride 145 ch d'entrée de gamme. Le chinois se prévaut en outre d'une autonomie électrique de 82 km, ainsi que d'un faible appétit, une fois la batterie vide, en mode hybride : seulement 6,4 l/100 km. Doux et bien insonorisé, ce SUV familial souffre, cependant, de suspensions trépidantes, d'un freinage pas toujours facile à doser et d'un coffre un peu trop exigu.

**NOS MESURES** (LABO Auto Plus MESURES)

| | |
|---|---|
| **Moteur** essence | 4 cylindres, 1 498 $cm^3$, 98 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 197 ch |
| Puissance maxi combinée | 212 ch |
| Couple maxi combiné | 300 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / + 1 250 € |
| **Batterie** lithium-ion | 18,3 kWh (capacité brute) |
| **Boîte** | Automatique, 1 vitesse |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 29s8 ◆ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s ● |
| **Consommation** moyenne | 6,4 l/100 km ▲ |
| Route/Autoroute/Ville | 5,6 / 7,1 / 6,4 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 82 km ◆ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 69 m ■ |
| **Poids** | 1 800 kg ◆ |
| **Volume de coffre** | 420 $dm^3$ ▼ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,74 x 1,86 x 1,71 |

**Verdict** Intéressant ◆

# La rallonge n'est pas assez longue…

## DS N°4

**1.6 Plug-in Hybrid Etoile 240 ch**

**53 000 € / 46 200 €***

**Son style singulier, sa présentation intérieure léchée comme son confort épatant pourraient faire de cette N°4 une référence. Las, elle manque cruellement d'endurance électrique.**



NICOLAS SOLER

Détail amusant : la N°4, censée incarner le haut de gamme à la française, est assemblée au pays de la *Deutsche Qualität*… chez Opel ! Peut-être une manière de narguer les Audi A3 et Volkswagen Golf, que cette puissante version Plug-in Hybrid de 240 ch a clairement dans le viseur, et face auxquelles elle n'a pas à rougir de ses performances. Elle offre, de plus, un niveau de confort supérieur (à défaut de se montrer habitable), grâce à sa suspension Active Scan. Las, cette chère compacte tricolore propose moitié moins d'autonomie électrique et consomme plus que les modèles du groupe Volkswagen.

**NOS MESURES** (LABO Auto Plus MESURES)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 598 $cm^3$, 180 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 125 ch |
| Puissance maxi combinée | 240 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 250 / 118 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / 0 € |
| **Batterie** lithium-ion | 14,6 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 7 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 28s2 ● |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 3s8 ▲ |
| **Consommation** moyenne | 7,2 l/100 km ● |
| Route/Autoroute/Ville | 6,8 / 7,1 / 7,7 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 53 km ▼ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 64 m ● |
| **Poids** | 1 745 kg ■ |
| **Volume de coffre** | 286 $dm^3$ ▼ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,40 x 1,83 x 1,49 |

**Verdict** Décevant ■

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

# Les hybrides rechargeables (suite)

## Format familial à prix “compact”

### MG S9

**1.5 PHEV Comfort**
**299 ch**
**39 990 € / 45 070 €***

**Ce SUV chinois offre un coût d'utilisation réduit… A condition de recharger sa batterie dès qu'elle arrive en zone rouge, sans quoi la consommation d'essence s'envole à 9,1 l/100 km !**



FLORIAN GROUT

Ses performances n'ont rien de sensationnel, à l'aune des 299 ch. Son comportement routier manque, quant à lui, de dynamisme, alors que la taxe au poids de 9080 €(1), en partie compensée par les 4000 € de remise, fait mal au portefeuille. Et pourtant, le MG S9 présente, actuellement, l'un des meilleurs rapports prix/prestations du segment : 7 places toutes dimensionnées pour des adultes, banquette coulissante, coffre XXL, finition soignée, équipement “all inclusive”, fonctionnement d'une grande douceur et 92 km d'autonomie en électrique : qui dit mieux pour 45000 € ? On cherche…

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 498 cm³, 143 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 231 ch |
| Puissance maxi combinée | 299 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 230/390 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / + 9 080 € |
| **Batterie** lithium-ion | 24,7 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 1 vitesse |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 31s8 ■ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 6s6 ■ |
| **Consommation** moyenne | 9,1 l/100 km ■ |
| Route/Autoroute/Ville | 8,6 / 8,8 / 9,6 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 92 km ▲ |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m ● |
| **Poids** | 2 195 kg ■ |
| **Volume de coffre** | 265/595/765 dm³ (2) ◆ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,99 x 1,97 x 1,78 |

**Verdict** Une référence ! ▲

*1. A partir de trois enfants à charge, une franchise de 200 kg par enfant est appliquée, annulant le malus au poids. 2. En configuration 7 places / 5 places, banquette du 2e rang reculée/avancée.*

## Un break à considérer…

### Opel Astra Sports Tourer

**1.6 Hybride rechargeable GS – 195 ch**
**44 690 € / 39 300 €***

**Plaisante à conduire, à quelques hésitations de transmission près, l'Astra PHEV break consomme raisonnablement en mode hybride.**



NICOLAS SOLER

Discrète sur le marché français, l'Astra vient d'être restylée : légères retouches à bord, nouvelle signature lumineuse… Rien de révolutionnaire. Les progrès sont plus nets sous le capot de la version “à prise”, dont l'autonomie électrique gagne 16 km, alors qu'en mode hybride, la conso baisse de 0,7 l/100 km en moyenne. La nouvelle boîte auto. reste hélas un brin hésitante. L'habitabilité arrière manque de générosité, comme le volume de coffre, qui se montre toutefois plus praticable que celui de la berline (313 dm³). Le comportement plaisant et la remise de 13 % font passer la pilule…

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 598 cm³, 150 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 125 ch |
| Puissance maxi combinée | 195 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 250/118 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / + 380 € |
| **Batterie** lithium-ion | 14,6 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 6 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 28s6 ◆ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 4s7 ◆ |
| **Consommation** moyenne | 6,7 l/100 km ◆ |
| Route/Autoroute/Ville | 6,3 / 6,5 / 7,2 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 60 km ● |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m ● |
| **Poids** | 1 686 kg ◆ |
| **Volume de coffre** | 470 dm³ ■ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,65 x 1,86 x 1,45 |

**Verdict** Intéressant ◆

## La plus sympa des Peugeot hybrides

### Peugeot 408

**1.6 Plug-in Hybrid GT 240 ch**
**47 950 € / 45 300 €***

**En dépit d'une efficience énergétique largement perfectible, la 408 1.6 Plug-in Hybrid a son mot à dire, notamment en matière d'agrément (tenue de route, confort, performances).**



NICOLAS SOLER

L'originale “cross-berline” de Peugeot, restylée au printemps dernier, a profité de ce petit dépoussiérage pour optimiser sa mécanique, qui développe désormais 240 ch. Elle prolonge surtout son autonomie de 20 km en électrique, grâce à une batterie de plus grande capacité. Las, son rayon d'action en mode “zéro émission” reste très moyen (62 km), comme la consommation du quatre cylindres une fois les accus à plat… Cette 408 n'en reste pas moins fort plaisante à fréquenter, avec des reprises éclair, un comportement agile, un confort de haut niveau et une finition très soignée.

**NOS MESURES** (Labo Auto Plus Mesures)

| | |
|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 4 cylindres, 1 598 cm³, 180 ch |
| Hybridation | Moteur électrique 125 ch |
| Puissance maxi combinée | 240 ch |
| Couple maxi essence/électrique | 250/118 Nm |
| Malus $CO_2$/au poids | 0 € / + 720 € |
| **Batterie** lithium-ion | 14,6 kWh (capacité utile) |
| **Boîte** | Automatique, 7 vitesses |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 27s8 ▲ |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 3s8 ▲ |
| **Consommation** moyenne | 7,2 l/100 km ● |
| Route/Autoroute/Ville | 6,6 / 7,2 / 7,8 l/100 km |
| **Autonomie** électrique moyenne | 62 km ● |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 66 m ● |
| **Poids** | 1 742 kg ◆ |
| **Volume de coffre** | 405 dm³ ■ |
| **Dimensions** L x l x h, en m | 4,69 x 1,85 x 1,48 |

**Verdict** Intéressant ◆



*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et les éventuels malus $CO_2$ et malus au poids.**

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

Code Mondial : 20260496

MONDIAL
DE L'AUTO
PARIS

# LET'S CELEBRATE!*
# 12-18 OCTOBRE 2026

Paris
Porte de
Versailles

*Célébrons l'Automobile

Réservez
vos billets sur
**mondial.paris**

AVEC LE SOUTIEN DE

Capgemini

ORGANISÉ PAR

HOPSCOTCH

PFA | FILIÈRE AUTOMOBILE & MOBILITÉS

PARTENAIRE MÉDIA

RMC BFM




Electrique

**Mazda CX-6e**

**Takumi – 78 kWh – 258 ch**

**46 800 € / 42 700 €***

## Premier test du SUV familial électrique de Mazda

# Un japonais un peu trop chin



**Mazda poursuit son électrification avec un SUV familial élaboré sur une base technique chinoise. Une solution avantageuse pour proposer un modèle concurrentiel. Mais celui-ci hérite aussi d'une ergonomie numérique délirante qui risque d'occulter ses autres arguments…**

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

A l'instar de la Mazda 6e, une grande berline électrique lancée en 2025, le CX-6e fait appel à une base technique développée avec le constructeur chinois Chang'an. Il s'agit d'un SUV familial de 4,85 m, dont le style tranche avec les sempiternels codes de la catégorie. Optiques filiformes, flancs lisses, calandre suggérée par un bandeau lumineux, capot et panneaux de custodes ajourés, afin d'optimiser les flux d'air: le japonais attire les regards.

## Le budget

**Le vrai prix d'achat:** le CX-6e se négocie déjà à environ - 8 %. Pas de bonus (car "made in China"), mais une prime CEE de 354 €.
**Le niveau d'équipement:** l'entrée de gamme Takumi profite d'un équipement pléthorique. La finition Takumi Plus (+ 3 000 €) y ajoute la rétrovision par caméra (un gadget à nos yeux), les jantes de 21", une sellerie bicolore, ainsi qu'une banquette arrière chauffante et ventilée.
**L'entretien:** visite annuelle ou tous les 20 000 km, au premier terme.

La présentation intérieure, quoique très épurée, fait également honneur au sérieux de la marque, avec ses matériaux valorisants (tissus texturés, cuir vegan, plastiques tendres) et de solides assemblages. Le CX-6e se distingue aussi par sa remarquable habitabilité à l'arrière, où trois adultes peuvent s'installer sans jouer des coudes, et étendre les jambes. Dommage que le coffre ne soit pas à la hauteur, avec 363 dm³ sous tablette. Le bac de 80 dm³, sous le capot avant, compense en partie ce volume tout juste digne d'une bonne citadine… On reste également sur sa faim côté modularité, avec une banquette 2/3-1/3 toute simple, non coulissante et sans dossiers inclinables…

Au volant, la nouveauté d'Hiroshima se montre rassurante. Sans être des foudres de guerre, les 258 ch et 290 Nm de couple assurent des accélérations et reprises correctes pour un engin de 2,2 tonnes.

### Tempérament placide

Le manque de dynamisme caractérise davantage le comportement routier, plutôt "plan-plan" malgré les roues arrière motrices. La direction peu informative n'incite pas non plus à jouer les Fangio… Priorité ici au confort? Alors que les premiers tours de roue donnent une impression de moelleux, celle-ci ne résiste pas longtemps sur chaussée dégradée: à basse vitesse, les suspensions deviennent nettement moins

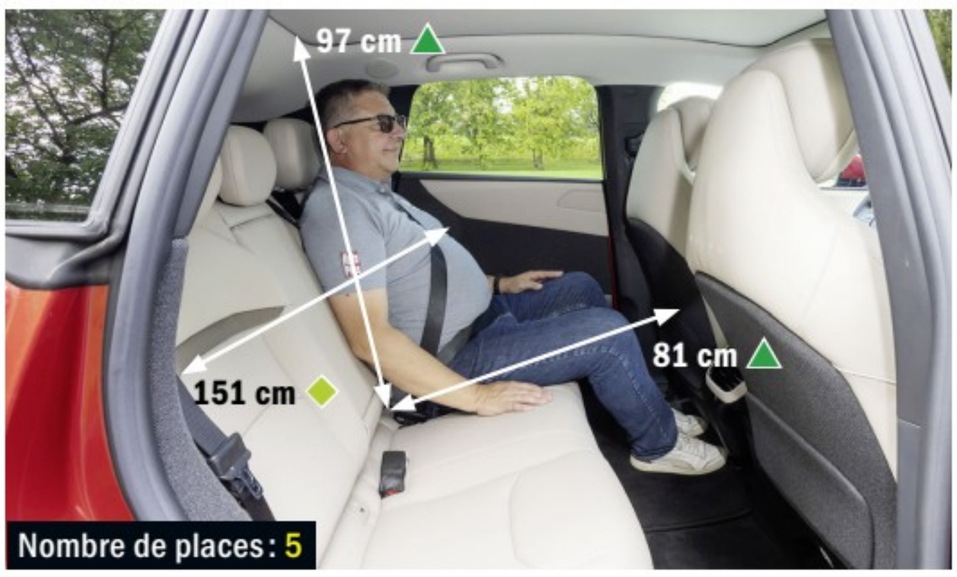


* **Vrai prix d'achat** intégrant la remise potentielle et la prime CEE (354 €).






Avec “seulement” 259 ch et 290 Nm de couple, le CX-6e ne cherche pas à épater la galerie en réalisant les meilleurs chronos de sa catégorie. Malheureusement, le japonais ne brille pas non plus côté autonomie : 400 km, au mieux, dans la vraie vie.







La remarquable habitabilité du CX-6e fait partie de ses points forts, avec l’insonorisation. Son amortissement manque hélas de moelleux sur mauvais revêtement. Autre grief : un coffre trop peu volumineux pour un SUV à vocation familiale…

# ois…

conciliantes… Dommage, car s’agissant de l’insonorisation, nous sommes proche du sans-faute. Le freinage mérite aussi nos compliments : sa grande progressivité est agréable, là où certaines électriques se montrent parfois trop mordantes. La récupération d’énergie est efficace également, mais dénuée de fonction One Pedal. Et pour moduler son intensité, il faut passer par les modes de conduite et paramétrer le menu “Individual” à chaque démarrage. Un premier grief porté à l’encontre de l’interface numérique…



La ligne élancée de ce SUV sino-japonais masque son imposant gabarit : 4,85 m de long, 1,94 m de large. Plus grand que tous ses rivaux, comme les Tesla Model Y, Peugeot E-5008 et Xpeng G6…



Le “frunk” de 80 dm³, calibré pour contenir une valise cabine, compense en partie le manque de volume du coffre. Un bac amovible, équipé de poignées, est disponible en accessoire.

## L’ÉQUIPEMENT

**DE SÉRIE Sécurité :** ABS + AFU + ESP ▮ AFIL active ▮ Airbags (9) ▮ Affichage tête haute ▮ Codes/phares auto. ▮ Conduite semi-autonome de niveau 2 ▮ Freinage d’urgence auto. ▮ Lecture des panneaux ▮ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ▮ Surveillance des angles morts, etc. **Agrément :** aide au stationnement AV/AR + caméra 360° ▮ Bluetooth + USB AV/AR ▮ Chargeur smartphone à induction ▮ Clé mains libres ▮ Clim auto. 3 zones ▮ GPS ▮ Hayon motorisé ▮ Hi-fi premium ▮ Jantes alu 19” ▮ Mirror Screen ▮ Pompe à chaleur ▮ Sellerie similicuir ▮ Sièges AV électr., chauffants et ventilés ▮ Toit panor. ▮ Vitres AR surteintées ▮ Volant chauffant…
**EN OPTION Agrément :** adaptateur V2L (155 €) ▮ Attelage électrique (1 250 €) ▮ Jantes alu 21” (1 200 €) ▮ Peinture métallisée (de 750 à 1 050 €).

Mazda met en effet en avant une gigantesque dalle de 67 cm de diagonale, qui s’étire pratiquement jusqu’à la porte du passager. Spectaculaire ! Sauf qu’à l’usage, cet écran surdimensionné multiplie les reflets, particulièrement avec le toit panoramique, livré de série. Mais c’est surtout son ergonomie “à la chinoise” qui pose problème. Menus et pictogrammes à profusion, informations dispersées façon puzzle, affichage minuscule : il faut quitter la route des yeux pour se concentrer sur sa tâche. Avec, pour récompense, le déclenchement quasi systématique de l’alerte d’attention du conducteur. On n’arrête pas le progrès ! Cette immense surface pose surtout une question toute simple : à quoi sert-elle ? Car le passager, de son côté, ne peut regarder de vidéo, ni jouer à *Mario Kart,* comme chez Audi ou Mercedes. Il se contente, au mieux, de piloter le système audio ou les appels télé- ➤➤➤



**BIEN VU**

**La fonction V2L, qui permet d'alimenter un appareil 220 V, est livrée de série. Seul l'adaptateur reste optionnel (155 €).**




➤➤➤ phoniques. Le reste du temps, c'est une gigantesque carte routière qui défile devant ses yeux. Le véritable rôle d'un GPS n'est-il pas plutôt de présenter des informations claires au conducteur ? Lequel doit, en outre, faire l'impasse sur l'instrumentation, ici remplacée par un affichage tête haute, où vitesse et panneaux de signalisation sont, comble de l'ironie, aussi peu lisibles que sur l'écran !

Question efficience, le CX-6e tient son rang, sans plus. Ses 78 kWh lui permettent d'offrir environ 400 km réels : une valeur assez moyenne sur le segment. Comme celle de la recharge rapide : de 10 à 80 % en 24 min, avec une puissance maximale de 200 kW. Les Tesla Model Y, BYD Sealion 7 et Xpeng G6 peuvent dormir sur leurs deux oreilles. ■



### Poste de conduite

La présentation épurée séduit, comme le confort des sièges (chauffants, ventilés, électriques). Catastrophe, en revanche, en ce qui concerne l'instrumentation, confiée à un affichage tête haute illisible. Il faut en outre jongler entre l'écran et les touches du volant pour ajuster les rétroviseurs…

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

### Aides à la conduite

Tout y est, mais ne fonctionne pas toujours avec fluidité. Le système de maintien au centre de la voie, notamment, vous renvoie parfois brutalement à votre place avant même d'effleurer les lignes. Agaçant… Accéder aux réglages de tous ces systèmes, cachés dans un labyrinthe de menus à l'écran, tient hélas du casse-tête. Idem pour ajuster l'intensité du freinage régénératif. Introuvable sans mode d'emploi ! Même en utilisant les raccourcis, on s'arrache les cheveux…

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

### Ecran tactile

Géant par la taille (67 cm de diagonale) et par sa complexité d'utilisation ! 99 % des commandes y sont regroupées, au sein d'onglets aussi peu intuitifs les uns que les autres. Très mauvaise lisibilité par ailleurs (reflets, pictogrammes riquiqui).

| | |
|---|---|
| Facilité d'utilisation | ▼ |
| Lisibilité | ▼ |
| Ecran tactile/Mirror Screen | **Série/Série** |
| Prix de l'option GPS | **Série** |

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



## C'EST RATÉ

**Rétroviseurs, volet occultant du toit panoramique, phares, intensité du freinage régénératif : tout réglage passe par l'écran. Exaspérant !**




### Finition

Ce SUV n'est pas aussi luxueux que la berline 6e, mais de belle facture dans l'ensemble, à l'exception des plastiques durs composant la partie basse de la console centrale. On notera la présence d'une chic sellerie en similicuir de série, bicolore à bord de la finition Takumi Plus.

| | |
|---|---|
| Qualité des matériaux | ◆ |
| Qualité des assemblages | ▲ |
| Résistance aux rayures | ◆ |

### Chauffage/climatisation

La clim à trois zones comme les sièges chauffants/ventilés se pilotent depuis le bas de l'écran. Mais il faut des doigts de fée et un œil de lynx pour viser les mini-pictogrammes qui leur sont dédiés…

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

### Système audio

Mazda propose son propre système hi-fi de 1 280 W, composé de 23 haut-parleurs, dont certains logent dans les appuie-tête. Qualité de son remarquable !

| | |
|---|---|
| Qualité du son | ▲ |
| Simplicité des commandes | ▼ |
| Système hi-fi | **Série** |

### Rangements

On a vu des boîtes à gants plus volumineuses, mais le CX-6e compense avec de larges vide-poches ainsi qu'une console centrale "à double étage", composée d'un grand bac inférieur et d'un rangement (réfrigéré) profond sous l'accoudoir.



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

### LES DONNÉES CONSTRUCTEUR

| | |
|---|---|
| **Vitesse maxi** | 185 km/h |
| **Accélération** 0 à 100 km/h | 7s9 |
| **Autonomie électrique** | 484 km |
| **Consommation** cycle mixte | 18,9 kWh/100 km |
| **Poids** | 2 130 kg |
| **Diamètre de braquage** | 12,4 m |

### LA TECHNIQUE

| | |
|---|---|
| **Moteur** électrique | Synchrone à aimants permanents |
| Puissance maxi | 258 ch |
| Couple maxi | 290 Nm |
| **Batterie** lithium-ion LFP | 78 kWh (utiles) |
| **Temps de charge** Wallbox/Secteur | 8 h (à 11 kW) /NC |
| Sur borne rapide (1) | 24 min (à 200 kW maxi) ● |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 7 CV / 0 g/km |
| Prime "coup de pouce"/CEE | 0 €/- 354 € |
| **Transmission** | Aux roues arrière |
| Boîte | Automatique, 1 vitesse |
| **Pneus** | 235/55 R19 |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,85 x 1,94 x 1,62 |
| **Durée de garantie** | 6 ans ou 150 000 km ◆ |

*1. De 10 à 80 %.*

### À LA LOUPE

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

## Notre évaluation

Le Mazda CX-6e Takumi (42 700 € *, 78 kWh, 258 ch) est évalué dans la catégorie des SUV familiaux électriques d'environ 250 ch, parmi lesquels : BYD Sealion 7 Comfort (42 100 € *, 82,5 kWh, 313 ch), Cupra Tavascan Endurance (43 100 € *, 77 kWh, 286 ch), Peugeot E-5008 Allure (38 400 € *, 73 kWh, 210 ch), Tesla Model Y Grande Autonomie Propulsion Premium (43 390 € *, 80 kWh, 299 ch), Xpeng G6 Long Range (43 200 € *, 80,8 kWh, 295 ch), etc.

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

### Notre verdict : correct ●

A près de 43 000 € *, le CX-6e bute sur des Tesla Model Y, BYD Sealion 7 et Xpeng G6, plus performants et endurants. Le Peugeot E-5008, lui, offre 7 places, un coffre XXL et un vrai confort pour 4 200 € * de moins, à autonomie égale. Et sans écran casse-tête !

*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).**




## Le nouveau DS N°7 affronte le Renault Rafale

# Duel tricolore au somm



**Avec son N°7, DS espère avoir trouvé son chiffre fétiche afin de remonter la pente. Mais il faudra compter avec le Rafale, chef d'escadrille de la gamme Renault. Lequel sortira gagnant de ce duel au sommet de la hiérarchie des SUV français ?**

➤ **Texte :** Vincent Desmonts – **Photos :** Nicolas Soler

La marque DS Automobiles se trouve dans une situation pour le moins délicate, avec des ventes qui continuent de chuter (- 10 % en France au premier semestre) et une part de marché qui dépasse à peine les… 0,8 %. En clair, elle pèse désormais moins lourd dans l'Hexagone que Suzuki, et à peine plus que Seat, qui ne propose pourtant plus que deux modèles vieillissants à son catalogue. Le renouvellement du DS 7, désormais baptisé N°7, revêt donc une importance vitale pour la marque. D'autant que le précédent modèle avait connu un (relatif) succès. Mais avant de s'attaquer à la fine fleur des marques "premium" allemandes, le nouveau SUV doit déjà faire ses preuves face à son principal rival français : le Renault Rafale.

Les deux modèles affichent en effet des gabarits comparables et des tarifs très proches dans ces versions hybrides non rechargeables.

En revanche, concernant la fiche technique, il y a comme qui dirait divergence ! Nos rivaux adoptent certes des moteurs thermiques similaires, à savoir des trois cylindres 1.2 turbo (de 130 ch pour le Rafale et de 136 ch pour le N°7), mais sur le plan de l'électrification, leurs ambitions diffèrent. Alors que le Renault reçoit une machine électrique de 68 ch affectée à la traction, alimentée par une généreuse batterie de 2 kWh, le DS se contente pour sa part de 28 ch électriques et d'une "pile bouton" de 0,4 kWh. Si bien qu'en termes de puissance maxi combinée, pas moins de 55 ch séparent le N°7 du Rafale, à l'avantage de ce dernier. Un écart qui se manifeste clairement au chapitre des performances. Sans pour autant être un avion de chasse (hum), et malgré un poids supérieur de



* Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et les éventuels malus $CO_2$ et au poids.



Hybride

## Renault Rafale

**1.2 full hybrid E-Tech Esprit Alpine – 200 ch**

**50 750 € / 44 700 €***



Avec ses modestes 145 ch, le DS N°7 hybride manque cruellement de punch pour un SUV de ce niveau de gamme. Avec ses suspensions douces, il incite à adopter une conduite coulée.



Nettement plus puissant et disposant d'une plus grande réserve d'énergie électrique, le Rafale se révèle plus véloce. Doté de quatre roues directrices, le châssis est à l'avenant : agile et dynamique.

# net

90 kg, le Rafale se montre nettement plus vif, en accélérations (1s8 de mieux sur le 1 000 m départ arrêté) comme en reprises (2s3 de moins au 80 à 120 km/h).

### Train de sénateur

Volant en mains, la différence saute aux yeux : là où le Renault décolle sans effort et relance sur autoroute sans s'essouffler, le DS impose un train de sénateur et n'offre quasiment aucune réserve de puissance sur voie rapide. Avouez que lorsque l'on a déboursé 45 700 €* pour s'offrir un SUV de standing, il y a matière à être déçu… De son côté, le Rafale en remet une couche avec un comportement efficace, une direction précise et un caractère incisif renforcé par les roues arrière directrices (de série sur cette finition Esprit Alpine). Enfin, ses palettes au volant permettant d'ajuster la récupération d'énergie se révèlent plus utiles que celles du DS, qui gèrent le mode séquentiel de la boîte de vitesses. Pour autant, on déplore le feeling de sa pédale de frein, inconstant, avec de désagréables variations dans la fermeté et le répondant, tandis que les trépidations de ses suspensions à basse vitesse surprennent sur un engin de ce niveau de gamme. Sans parler de sa boîte auto., trop lente et souffrant de quelques à-coups. Celle du N°7 n'est pas plus douce, mais au moins se montre-t-elle plus réactive.

Le DS adopte en outre des suspensions plus souples qui favorisent le confort, mais également les mouvements de caisse, tandis que le ressenti de sa direction apparaît quelque peu artificiel. Au global, entre performances ternes et comportement plus sage, le DS procure moins de plaisir à son conducteur que le Renault. Il préfère soigner davantage le confort de ses passagers. Encore que : malgré le feuilletage d'une partie de ses vitrages, le N°7 apparaît un peu moins bien insonorisé que son rival (bruits aérodynamiques, mécaniques et de roulement), tandis qu'il déçoit en habitabilité aux places arrière, avec seulement 77 cm ➤➤➤

## Le budget

**Le vrai prix d'achat :** Renault accorde une remise un peu plus généreuse (- 13 %) que DS (- 6 %). Dans les deux cas, comptez autour de 600 € de malus ($CO_2$ et poids).

**Le niveau d'équipement :** il apparaît complet pour nos deux rivaux, avec régulateur de vitesse adaptatif, GPS ou hayon électrique. Mais le toit vitré panoramique ou la conduite semi-auto. restent optionnels.

**L'entretien :** le N°7 impose une visite annuelle ou tous les 25 000 km. Le Rafale les espace davantage : tous les 2 ans ou tous les 30 000 km.

## DS N°7



Le DS se distingue par son design intérieur atypique, avec son volant aux branches décalées (pas forcément très ergonomique, d'ailleurs), ses motifs géométriques et son impressionnante dalle tactile étirée en largeur. Le beau "cuir étendu", ici présent, est cependant une option réservée aux finitions supérieures : de série, la Pallas doit se contenter d'un revêtement en similicuir noir. On note par ailleurs quelques plastiques quelconques. Enfin, les interfaces apparaissent confuses et datées.

## Renault Rafale



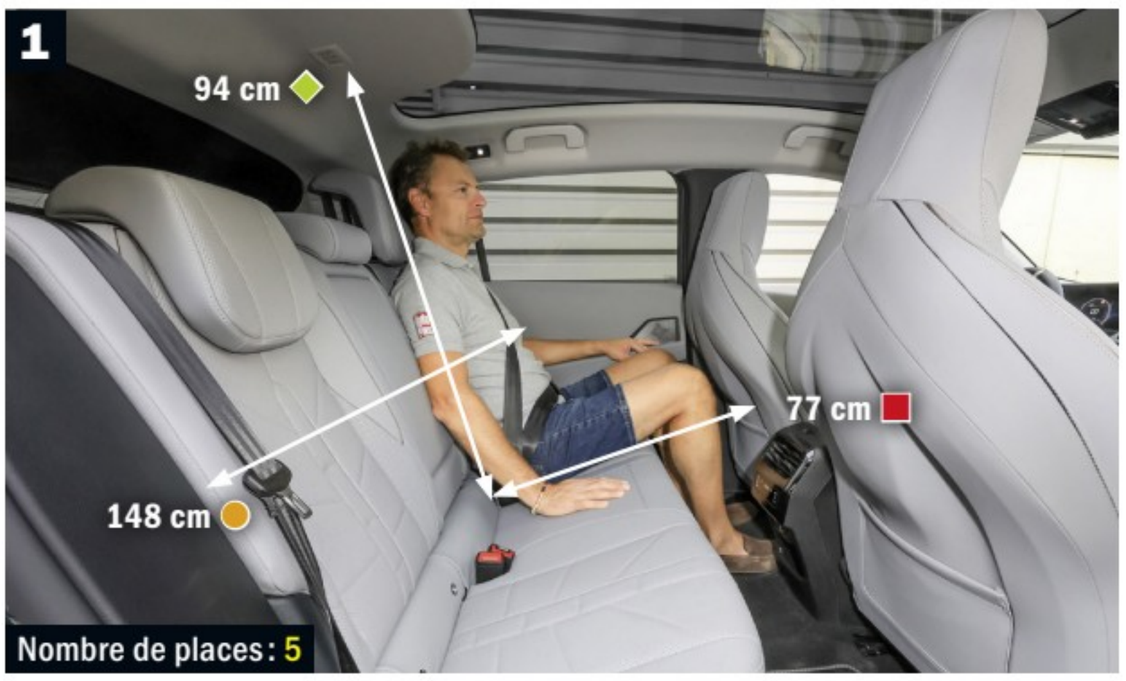
Présentation plus conventionnelle à bord du Rafale, ce qui n'est pas un défaut ! La finition apparaît en effet un peu plus léchée que sur le DS, les rangements abondent et les interfaces, lisibles et intuitives, sont agréables à utiliser. En revanche, la position de conduite suscite quelques reproches : elle impose d'avoir les jambes un peu trop fléchies, les sièges (excellents par ailleurs) ne maintenant alors pas assez les cuisses.

➤➤➤ d'espace aux jambes, contre 82 cm pour le Rafale. Ce dernier bénéficie en outre d'une banquette plus confortable, avec un dossier plus incliné et des assises mieux dessinées et plus moelleuses.

Aux places avant, le DS en met plein la vue avec sa présentation un brin baroque, son drôle de volant aux branches décalées et son impressionnante dalle tactile. On note toutefois une qualité inégale des plastiques, tandis que l'ergonomie générale (boutons, interfaces, volant) apparaît en retrait, avec en particulier des interfaces un brin confuses et aux graphismes datés. En face, le Rafale adopte une approche plus classique, réalisant un judicieux mélange entre d'utiles boutons physiques et des interfaces (pilotées par Google) claires et pratiques à l'usage. Le Renault dispose en outre de davantage de rangements, et il n'a pas à rougir de sa finition, bien au contraire. En contrepartie, il faudra composer avec une position de conduite imparfaite, qui oblige à garder les jambes un peu trop fléchies.

### Des coffres équivalents

Côté volume de chargement, nos deux rivaux se marquent à la culotte : 550 dm³ pour le N°7, 546 dm³ pour le Rafale, avec, dans les deux cas, des seuils un

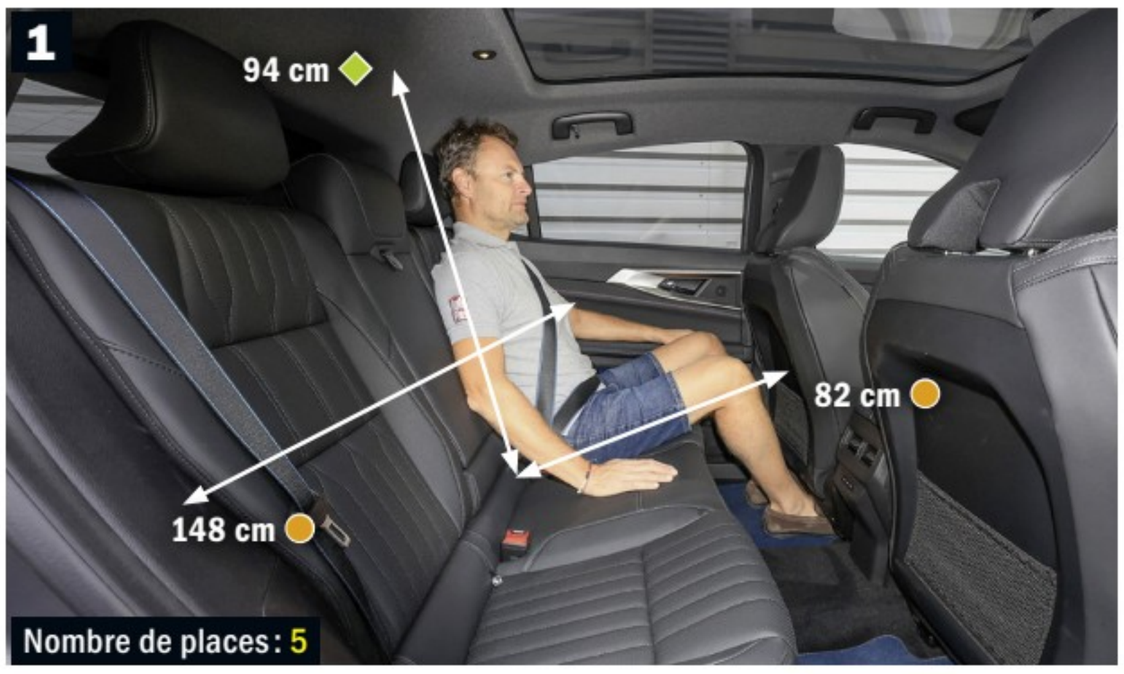









**1.** Dossier un peu trop vertical et pas assez creusé, espace aux jambes un peu juste pour la catégorie : le N°7 pourrait mieux soigner ses occupants. **2.** Le coffre bénéficie d'un plancher réglable fort utile. **3.** Bien que les vitres latérales soient feuilletées (de série), comme le pare-brise, le N°7 se montre moins silencieux que le Rafale.










**1.** Non seulement le Rafale offre davantage de longueur aux jambes, mais sa banquette est également mieux dessinée et plus moelleuse. **2.** Pas de plancher mobile, et donc pas non plus de surface plane une fois la banquette rabattue. **3.** Des palettes au volant permettent d'ajuster la récupération d'énergie.

peu hauts. Mais le DS dispose de série d'un plancher de coffre mobile, qui permet d'obtenir une surface plane banquette rabattue, alors qu'une marche subsiste sur le Renault.

Dans sa finition Pallas, le N°7 s'affiche 2850 € moins cher que le Rafale en version Esprit Alpine, les deux disposant d'un équipement proche (à l'exception des roues arrière directrices du Renault et de la garantie conditionnelle de 8 ans du DS). Mais on peut négocier pas moins de 13 % de remise avec la marque au losange, contre 6 % chez DS. Si bien qu'au final, rabais et malus inclus, c'est le Rafale qui revient le moins cher. ■

| NOS MESURES | DS N°7 | Renault Rafale |
|---|---|---|
| **Vitesse maxi** | 193 km/h | 176 km/h |
| **Accélération 1 000 m D. A.** | 32s8 | 31s |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 7s2 | 4s9 |
| **Consommation** moyenne | 6,3 l/100 km | 6,3 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 6 / 6,2 / 6,8 l/100 km | 6,2 / 6,8 / 6 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 873 km | 920 km |
| **Poids** | 1 635 kg | 1 725 kg |
| **Diamètre de braquage** | 11,4 m | 10,9 m |
| **Freinage** 130 à 0 km/h | 65 m | 63 m |

| LA TECHNIQUE | DS N°7 | Renault Rafale |
|---|---|---|
| **Moteur** turbo-essence | 3 cylindres, 1 199 $cm^3$ | 3 cylindres, 1 199 $cm^3$ |
| Hybridation | 1 moteur électrique 28 ch | 1 moteur électrique 68 ch |
| Puissance maxi combinée | 145 ch | 200 ch |
| Couple maxi | 230 Nm à 1 750 tr/min (1) | 205 Nm à 1 750 tr/min (2) |
| **Batterie** lithium-ion | 0,4 kWh (utiles) | 2 kWh (utiles) |
| Puissance fiscale/$CO_2$ | 7 CV / 121 g/km | 7 CV / 108 g/km |
| Malus $CO_2$/au poids | + 330 € / + 320 € | + 50 € / + 520 € |
| **Transmission** | Aux roues AV | Aux roues AV |
| Boîte | Automatique, 6 vitesses | Automatique, 4 + 2 vitesses |
| **Pneus** | 225/55 R19 | 245/45 R20 |
| **Réservoir** | 55 litres | 58 litres |
| **Dim.** L x l x h, en m | 4,66 x 1,90 x 1,63 | 4,71 x 1,87 x 1,62 |
| **Durée de garantie** | 8 ans ou 160 000 km (3) | 2 ans (km illimités) |

*1. + 51 Nm électriques. 2. + 205 Nm électriques.*
*3. Si entretien dans le réseau. Sinon, 2 ans (km illimités).*

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

**Sécurité :** ABS + AFU + ESP ▮ AFIL active ▮ Airbags (6) ▮ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ▮ Régul. adaptatif ▮ Rétro intérieur jour/nuit auto.
**Agrément :** aide au stationn. AV/AR + caméra de recul ▮ Banquette 40/20/40 ▮ Chargeur de smartphone à induction ▮ Clé mains libres ▮ Clim auto. bizone ▮ GPS ▮ Hayon motorisé ▮ Instrum. numérique ▮ Jantes alliage ▮ Mirror Screen sans fil ▮ Volant cuir multifonction, etc.

| LES DIFFÉRENCES | DS N°7 | Renault Rafale |
|---|---|---|
| Alerte de trafic en marche AR | 2 170 € (1) | Série |
| Conduite semi-autonome | 2 170 € (1) | 2 000 € (2) |
| Roues AR directrices | Indisponible | Série |
| Toit vitré panoramique | 850 € | 1 500 € (3) |

*1. Options groupées. 2. Equipement inclus dans un pack. 3. Toit à vitrage opacifiant Solarbay.*

## Notre classement

| LES NOTES DU | DS N°7 | Renault Rafale |
|---|---|---|
| Comportement routier | 13 | 16 |
| Equipements de sécurité | 11 | 12 |
| Agrément/performances | 12 | 13 |
| Confort/insonorisation | 15 | 15 |
| Equipements de confort/garantie | 18 | 17 |
| Habitabilité/coffre | 8 | 11 |
| Aspects pratiques | 11 | 14 |
| Présentation/finition | 15 | 16 |
| Consommation | 16 | 16 |
| Prix | 9 | 10 |
| | 2e 128/200 | 1er 140/200 |

## Victoire : Renault Rafale

Plutôt bien présenté, assez confortable et doté d'une présentation originale, le DS N°7 manque cependant d'arguments face à un Renault Rafale plus affûté dans presque tous les compartiments du jeu (notamment le jeu de jambes !), tout en revenant un peu moins cher.

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

**Moteur :** 4 cylindres tout aluminium, arbre à cames en tête, 1 carbu simple corps
**Cylindrée :** 1360 cm³
**Puissance :** 60 ch DIN à 5000 tr/min
**Vitesse maxi :** 155 km/h
**Production :** 24000 exemplaires (1984 à 1986), dont 8500 versions 3 portes pour la France




**NOTRE COTE**
Autour de 7 500 € (1)

## Il y a 42 ans, Peugeot sortait la 205 Lacoste

# Un premier pas vers Roland Garros



**Les séries spéciales Roland Garros, Peugeot les a proposées dans sa gamme pendant seize ans. Mais cinq ans avant leur apparition, la petite vedette 205 avait déjà eu droit à une première livrée chic inspirée par l'univers du tennis. Un très joli coup d'essai.**

➤ **Texte :** Jean-Rémy Macchia – **Photos :** Florian Grout

En mai 1984, la 205 passe encore pour une nouveauté : elle est sortie tout juste un an auparavant, et la carrosserie 3 portes est en phase de lancement. La Lacoste s'annonce et elle est la première série limitée du modèle ! La recette ? Toute simple : c'est une version de milieu de gamme, GR de 60 ch, tout de blanc vêtue, joliment parée d'enjoliveurs assortis et de liserés verts et rouges. En 1984, cette Lacoste n'était proposée qu'en 5 portes. Les deux années qui suivent, elle n'existera qu'en 3 portes.

Le charme de cette version produite sur trois ans à 24000 exemplaires, c'est bien sûr son équipement et sa présentation. A bord, cocktail réussi, avec une moquette verte et de très élégants sièges en velours ras noir, décorés de fines stries rouges, blanches et vertes. Et comme Peugeot voit les choses en grand, le modèle offre un toit ouvrant, le verrouillage centralisé, le vitrage teinté et les vitres avant électriques. Quel luxe ! Bien sûr, il manque la climatisation et la direction assistée. Logique : c'est une petite voiture et nous sommes en 1984 !

Côté mécanique, c'est le 1360 cm³ qui a été retenu. Cylindrée confortable à l'époque dans la catégorie, mais livrée ici dans une version pas spécialement puissante, avec un humble carburateur simple corps. Les 60 ch ne sont pas fous-fous, mais la mécanique aux sonorités un peu ingrates (c'est un moteur génération "X" et pas encore le "TU" qui apparaîtra à l'été 1987) tourne avec une rondeur bienfaisante, et les accélérations, tout comme les reprises, se font de manière fluide. Normal, la 205 reste un poids plume. Ici, elle ne dépasse pas 785 kg !

### Toujours bonne routière

Le levier de vitesses est moins convaincant avec son guidage relâché. Mais les cinq rapports peuvent être enclenchés avec rapidité. Les qualités routières ainsi que le confort de l'amortissement placent la 205 dans le peloton de tête des "petites". Vous appréciez la prévenance des suspensions,

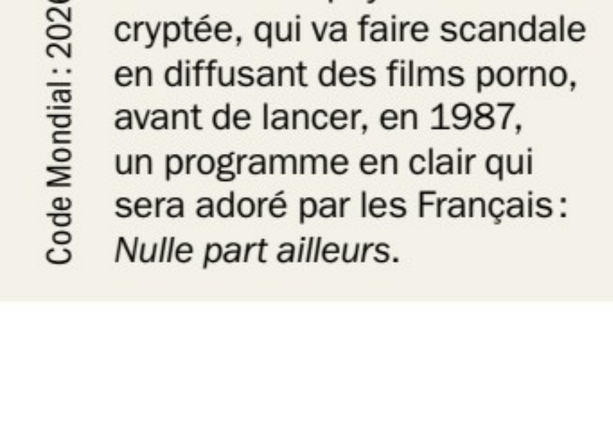


*1. Prêt à rouler, mais pas en état concours.*



1984

## Cette année-là…




MICHEL CLEMENT/AFP

➤ Création de l'association SOS Racisme, par les futurs députés Julien Dray et Harlem Désir. Des badges "Touche pas à mon pote" vont être distribués à grande échelle. Naissance de Canal+, chaîne de télévision payante et cryptée, qui va faire scandale en diffusant des films porno, avant de lancer, en 1987, un programme en clair qui sera adoré par les Français : *Nulle part ailleurs*.

Code Mondial : 20267235



La planche de bord est ici la première de la 205, avant qu'elle ne soit redessinée à l'été 1987. La présentation apparaît correcte, mais les plastiques restent exagérément économiques.




A l'arrière, le parement hachuré entre les feux abandonne sa couleur grise d'origine et adopte le "blanc meije" de la carrosserie. Le crocodile de Lacoste est visible mais discret.



Pas de caractère échevelé pour le 4 cylindres maison. Mais sa cylindrée généreuse pour l'époque lui procure un couple avantageux et beaucoup d'onctuosité dans les reprises.



Cette première 205 aux couleurs du tennis arbore une robe élégante, quoique simple et sobre. Elle marque le début d'une longue lignée de séries spéciales, dont la pimpante 205 va se montrer friande.

qui réagissent avec progressivité sur les inégalités. Autre point séduisant : l'habitacle est baigné par une lumière généreuse grâce à l'ample surface vitrée et au toit vitré coulissant, qui était alors unique dans cette catégorie. La sellerie, à la fois chic et bien rembourrée, fait autant plaisir à l'œil qu'à votre fessier. Au contraire de la Roland Garros qui suivra, les sièges avant n'ont pas droit aux renforts latéraux des GTi.

Au cours de sa carrière, la 205 a été une grande fidèle des séries spéciales : une quinzaine, rien qu'en France. Cette première de cordée n'est pas la plus aguichante ni la mieux équipée de toutes, mais elle peut quand même largement vous charmer. La plus grande difficulté reste de mettre la main sur un exemplaire : elle fait partie des raretés, aujourd'hui, dans la foisonnante gamme 205. ■


## Prolongez le plaisir du rétro avec nos magazines spécialisés…







En vente actuellement

# Auto Plus VOTRE COPILOTE POUR TOUTE L'ANNÉE !

## 6 MOIS OFFERTS
SUR VOTRE ABONNEMENT D'UN AN




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

## UNE MONTRE CONNECTÉE EN CADEAU




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

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

## 3 MOIS OFFERTS
SUR L'APPLI COYOTE

COYOTE




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

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

**SCANNEZ-MOI POUR EN PROFITER**

ou rendez-vous sur :

**bit.ly/ap_1986**

Visuels non contractuels




**Financement des voitures d'occasion**

# Plus de location avec option d'achat que de crédit ?



**Durant le premier semestre, les organismes bancaires ont, pour la première fois, davantage financé de voitures d'occasion par une LOA que par un crédit affecté. La révolution, qui touche déjà le neuf, est-elle en marche ?**

➤ **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Nicolas Soler

Avec la hausse importante des prix des voitures neuves ces dernières années, la majorité des acheteurs choisissent de préférence une location avec option d'achat ou longue durée, plutôt que l'acquisition classique. Un bouleversement pour des Français que l'on décrivait, jusqu'alors, comme étant très attachés à la propriété de leur automobile. Mais on était loin d'imaginer que cette tendance concernait aussi le marché de l'occasion. D'autant que, comme nous l'avons récemment démontré *(voir n° 1982)*, la plupart des offres sont très peu attractives.

L'Association française des sociétés financières (ASF) vient pourtant d'annoncer que, sur la période du 1er janvier au 30 juin 2026, le montant total consacré à la location de voitures d'occasion a dépassé celui du crédit affecté (1,393 milliard d'euros contre 1,363). Mais attention, ces sommes globales sont trompeuses et ne signifient pas que le recours à la LOA est devenu majoritaire. En effet, cette dernière concerne uniquement des modèles récents (moins de 2 ans), donc assez chers (valeur moyenne estimée à plus de 18000 €) : peu d'exemplaires font ainsi vite gonfler le montant total. A contrario, le crédit sert également à financer des voitures plus anciennes, échangées contre quelques milliers d'euros. Par ailleurs, le montant des crédits n'intègre que ceux dits affectés, c'est-à-dire destinés exclusivement à l'achat d'une voiture. Or, nombre de Français financent leur acquisition avec un crédit à la consommation "standard", non comptabilisé ici. Bref, la bascule n'est pas encore réelle. ■

## Une équipe de spécialistes à votre service

### Une base de données unique

**Une collecte rigoureuse de vos témoignages :** depuis les débuts d'*Auto Plus,* en 1988, nous recevons toute l'année vos retours sur les désagréments que vous subissez avec votre voiture. Une source d'information unique sur la fiabilité des modèles, qui s'enrichit au fil du temps, mais aussi sur les difficultés que vous rencontrez avec les forces de l'ordre, les assureurs…

**Un solide réseau d'informateurs :** nos spécialistes ont tissé des liens privilégiés au sein même des réseaux d'entretien et constructeurs, dans des garages indépendants, auprès d'experts auto, loi et santé.

### Un labo indépendant

**Des protocoles de tests sur mesure :** pour chaque catégorie de produits (accessoires, nettoyage, entretien, etc.), nos experts élaborent un protocole de tests spécifique, précis et reproductible. Nos avis sur chaque référence sont ainsi accompagnés de notes et de données mesurées dès que le sujet s'y prête.


**Pierre-Louis Champeaux**


**Jérôme Fombelle**


**Pierre Audemar**


**Soufyane Benhammouda**


**Christophe Conche**


**Jacques Warnery**


**Pascale Gétin**


**Antoine Jacquot**
Expert automobile diplômé d'Etat


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


**Alexandre Hauguel**
Médecin généraliste


**Julien Niel**
Chiropracteur

## Voitures chinoises

# De bonne en occasi



**Grâce à leurs tarifs agressifs, les modèles de l'empire du Milieu se taillent un beau succès en neuf. Mais en seconde main, la demande n'est pas aussi forte, les acheteurs doutant de la fiabilité et de la disponibilité des pièces détachées. Voici quelques éléments de réponse…**

➤ **Texte :** Pierre Audemar

**BYD** Le géant chinois est arrivé en France fin 2022. Initialement 100 % électrique, la gamme s'est, depuis, diversifiée avec des hybrides rechargeables. Dans les deux cas, les batteries, nommées Blade, sont conçues en interne, BYD étant l'un des plus grands spécialistes mondiaux de ce composant. En matière de fiabilité, pas de retour négatif en ce qui concerne les chaînes de traction. En revanche, certains utilisateurs se plaignent de problèmes touchant les systèmes multimédias et les batteries 12 V. Les généreuses garanties livrées de série (6 ans/150 000 km, et même 8 ans/250 000 km sur la batterie) ont de quoi rassurer les acheteurs d'une d'occasion. Sur les douze modèles que compte actuellement la gamme, six – dont la plupart des best-sellers – ont moins de 2 ans, ce qui ne permet pas d'établir des bilans fiables les concernant.



Le bon choix

BYD

### Atto 3 60,5 kWh

Électrique ▮ 5 CV ▮ 204 ch ▮ 160 km/h * ▮ Autonomie : 420 km * ▮ Coffre : 470 + 95 dm³

➤ Malgré un comportement pataud, avec des mouvements de caisse qui incitent à une conduite coulée, profitable à l'autonomie, ce SUV compact assure en matière de reprises et d'accélérations. Ses performances (0 à 100 km/h en 7s3) sont même assez élevées pour la catégorie. Le confort de suspension est honorable, et l'habitabilité généreuse, notamment aux places arrière. Quant à l'équipement, il est particulièrement complet (sièges électriques, toit ouvrant panoramique…).

**Vu** un Design de 2023 avec 40 000 km à **26 000 €**



Le bon choix

FLORIAN GROUT

### Seal 82,5 kWh AWD

Électrique ▮ 11 CV ▮ 530 ch ▮ 187 km/h ▮ Autonomie : 380 km ▮ Coffre : 447 + 53 dm³

➤ L'arme "anti-Tesla Model 3" de BYD se montre plutôt convaincante. Spacieuse – sauf au niveau de la malle –, très confortable, parfaitement équipée (affichage tête haute, sièges avant électriques, chauffants et ventilés…) et profitant d'un comportement très sain, la Seal a en effet tout de la routière idéale. Dommage que son autonomie soit un peu limitée en raison de sa consommation élevée. La finition est de très bon niveau, ce qui n'est pas toujours le cas pour les modèles de la marque.

➤ **Vu** un Excellence de 2024 avec 22 000 km à **30 800 €**

## Les dernières arrivées en France

Depuis le début de cette année, six nouvelles marques chinoises ont débarqué dans notre pays. Si la plupart arrivent pour "casser les prix" (Chery, Geely, Jaecoo et Omoda), deux d'entre elles se revendiquent premium : Denza et Zeekr. Pour rassurer leurs clients, toutes proposent, de série, des contrats de garantie XXL. Leurs autos sont toutefois trop récentes pour que nous puissions établir un bilan. Mais certaines sont déjà connues chez nos voisins, ce qui permet d'obtenir quelques données quant à leur fiabilité probable.



YANN LEFEBVRE

**Chery :** la marque vient d'arriver en France mais ses trois SUV sont commercialisés depuis deux ans en Espagne sous le label local Ebro. Si la fiabilité mécanique semble de bon niveau, les bugs électroniques, et notamment ceux liés à des aides à la conduite trop intrusives, sont fréquents. La qualité de fabrication semble au-dessous des standards européens.



FLORIAN GROUT



* *Donnée constructeur.*

# s affaires on ?

## LeapMotor

Lié à Stellantis, ce "petit" constructeur (600 000 ventes en 2025) s'est fait connaître avec la T03, une minicitadine électrique. Depuis, trois SUV et une berline ont complété l'offre, sans grand succès. Comme beaucoup de ses compatriotes, LeapMotor a engagé un virage vers l'hybride rechargeable, avec une technologie innovante, le New e-Hybrid, où le moteur thermique sert uniquement de générateur. L'électronique est le point faible : nombreux bugs sur le système multimédia et les aides à la conduite. Des soucis qu'une réinitialisation en concession (150 €) suffit souvent à résoudre. Plus ennuyeux, les T03 sont souvent victimes de problèmes de chargeur AC qui empêchent de "faire le plein" à domicile ou sur une borne lente. En occasion, on ne trouve quasiment que des électriques.



ARNAUD SAUNIER

Le bon choix

### Seal U DM-i AWD

Hybride rechargeable | 7 CV | 324 ch | 180 km/h * | 1,2 l/100 km * | Coffre : 425 dm³

➤ Face aux Peugeot 5008 et Renault Espace, BYD dégaine ce SUV aux lignes élégantes et proposé avec deux motorisations : électrique et hybride rechargeable. Les prestations restent, dans les deux cas, dans la moyenne. Mais les prix pratiqués en occasion rendent le choix de ce modèle particulièrement intéressant. Il est malheureusement indisponible en 7 places.

**Vu** un Design de 2024 avec 28 000 km à **37 500 €**

**A éviter**

### Dolphin



NICOLAS SOLER

Avec son profil monocorps, cette compacte électrique offre un espace habitable royal. Mais son comportement routier aléatoire – surtout avant 2025 – et sa climatisation qui refuse souvent de fonctionner au-delà de 25 °C empêchent de la recommander.



NICOLAS SOLER

Le bon choix

### C10 67 kWh

Electrique | 7 CV | 218 ch | 172 km/h | Autonomie : 330 km | Coffre : 450 + 32 dm³

➤ Limité par la modeste capacité de sa batterie et sa faible puissance de charge maximale (84 kW), le C10 exigera de la patience pour effectuer de longs parcours. Il dispose en revanche de qualités primordiales pour une voiture familiale, telles que l'habitabilité et le confort. Quant aux prix en occasion, ils sont imbattables : un concurrent européen équivalent vaut entre 7 000 et 10 000 € de plus !

**Vu** un Design de 2025 avec 16 000 km à **28 500 €**

**A éviter**

### T03



NICOLAS SOLER

Outre les problèmes récurrents liés à la recharge, la T03 manque cruellement de polyvalence. Sa tenue de route aléatoire et sa faible autonomie (229 km mesurés par notre labo) la cantonnent à la ville. Un terrain où sa compacité, sa nervosité et son agilité font merveille.



**Denza :** pour le moment, seuls la limousine Z9 GT et le grand monospace D9 sont livrables dans l'Hexagone. Des modèles inédits pour lesquels il n'y a, à ce jour, aucun retour en ce qui concerne la fiabilité. Toutefois, le fait que cette marque appartienne au groupe BYD rassure.



ARNAUD SAUNIER

**Geely :** hybride rechargeable (EM-i) ou électrique (E5), les deux SUV compacts de la marque sont arrivés chez nous au printemps, mais d'autres pays les connaissent depuis 2024. Pour le moment, le seul défaut récurrent répertorié porte sur le fonctionnement, parfois erratique, du système multimédia.

## Lynk & Co

Propriété du groupe Geely, tout comme Lotus, Volvo ou Zeekr, Lynk & Co est arrivé en France en 2021 avec un unique modèle, le bien-nommé 01, un SUV compact hybride rechargeable. A l'origine, la distribution s'effectuait dans des points de vente qui n'avaient rien d'une concession automobile, et au travers d'un contrat de location sans engagement qui permettait à la marque de remplacer régulièrement la voiture mise à disposition, au profit d'une neuve ou d'une occasion récente. Une formule alambiquée qui a peu convaincu. Trouver un 01 en occasion, et, plus encore, une version restylée (passage à 280 ch depuis septembre 2024) n'est donc pas chose aisée. Regrettable, car, hormis quelques bugs électroniques, l'auto est fiable. Depuis quelques mois, la gamme s'est étoffée avec le plus compact 02 et l'imposant 08. En après-vente, la marque rencontre pas mal de difficultés. Le réseau Volvo, censé assurer le SAV, ne joue pas toujours le jeu, avec des délais de prise en charge à rallonge, voire, dans certains cas, des refus de fixer un rendez-vous.

### A éviter

**01**

Sans qualités majeures et parfois difficile à faire entretenir, le modèle le plus écoulé de Lynk & Co est un choix peu justifiable. A budget équivalent, on trouve des concurrents chinois, mais aussi européens, qui poseront bien moins de soucis au quotidien.



NICOLAS SOLER

## MG

Premier acteur chinois véritablement implanté en France en 2020, MG a d'abord tout misé sur le 100% électrique. L'instauration de l'écoscore, qui a privé ses autos d'aides à l'achat, l'a toutefois conduit à réorienter son offre vers l'hybride, rechargeable ou non. Un empilement de technologies qui se traduit par un nombre élevé de modèles (11 à ce jour), une bonne partie restant rares sur nos routes. Côté après-vente, la marque dispose d'un important outil logistique en Europe, lui permettant de livrer rapidement dans son réseau la quasi-totalité des pièces détachées. Sur ce point, MG fait presque aussi bien que ses rivaux européens. Avant d'opter pour une occasion, contrôlez l'électronique, pas toujours irréprochable.



Le bon choix

NICOLAS SOLER

### MG3 Hybrid+

Hybride essence ▮ 5 CV ▮ 195 ch ▮ 172 km/h ▮ 5,4 l/100 km ▮ Coffre : 306 dm³

➤ Malgré une puissance très élevée et un châssis dynamique, la petite MG n'est pas une GTI. D'autant que, sur voie rapide, la transmission se montre souvent hésitante et peut produire des à-coups. Elle offre, néanmoins, des reprises suffisamment franches pour lui assurer une polyvalence complète. Comme sa principale cible, la Toyota Yaris, elle préfère mettre en avant sa sobriété. Certains utilisateurs se plaignent toutefois du manque d'endurance de la batterie 12 V.

**Vu** une Comfort de 2025 avec 19 000 km à **16 000 €**

## Que faire si la marque disparaît ?

Arrivée en 2021 et disparue deux ans plus tard, Aiways est la première marque chinoise vendue en France à avoir disparu. Pour les clients, il n'y a donc plus de possibilité de faire entretenir leur auto ou de se procurer des pièces. En effet, le SAV était confié à des centres-autos (Feu Vert, GoMecano…) et non à des concessionnaires. Le seul moyen de trouver des pièces de rechange est donc de s'adresser à des réseaux de revente de pièces d'occasion (Back2car, Groupauto…). Mais les chances d'en obtenir sont minces, surtout pour des éléments majeurs, tels que la batterie de traction. A ce jour, hormis Xpeng, tous les labels chinois vendus en France sont adossés à des mastodontes produisant des véhicules par millions. Ainsi, le risque qu'une telle mésaventure se reproduise est quasi nul.

## Xpeng

Petit poucet dans son pays (429 000 ventes en 2025 dans le monde), Xpeng est le troisième label chinois le plus vendu en France. Marque indépendante, elle développe ses propres technologies. Parmi les promesses mises en avant, des temps de recharge divisés par deux par rapport aux concurrents. Depuis l'automne 2025, les véhicules livrés en France sont assemblés en Autriche, dans l'usine Magna Steyr. Mais, les pièces provenant de Chine, ces Xpeng "européennes" n'ont pas droit à l'écoscore. Le SUV familial G6 représente une très large majorité des Xpeng circulant en France. Au chapitre finition, si la fabrication n'est pas aussi raffinée que celle des rivaux européens, les assemblages sont très soignés. Quant à la fiabilité, elle apparaît à ce jour irréprochable.



NICOLAS SOLER

**Jaecoo :** avec plus de 3 000 livraisons en moins de six mois, ce label du groupe Chery a réalisé le hold-up de l'année grâce à des looks inspirés de Range Rover et à des prix ultra-agressifs. Au fil du temps, des soucis électroniques apparaissent et, en Grande-Bretagne, certains utilisateurs des versions PHEV se plaignent de pannes immobilisantes que le réseau peine à résoudre. L'approvisionnement en pièces détachées, notamment en éléments de carrosserie, semble compliqué, avec des délais atteignant parfois plusieurs mois.



ARNAUD SAUNIER




Le bon choix

FLORIAN GROUT

## MG4 Autonomie étendue

Electrique | 5 CV | 245 ch | 187 km/h | Autonomie : 420 km
Coffre : 350 dm³

➤ La plus polyvalente des nombreuses versions de cette compacte se nomme avec justesse “Autonomie étendue” et dispose d’une batterie de 77 kWh qui facilite les grands trajets. Si la fiabilité s’avère bonne, surveillez l’état de la sellerie, qui se déchire, et des feux arrière, qui prennent l’eau. Les recharges à domicile peuvent être également problématiques (vitesse de charge très basse). Pour la ville, une entrée de gamme de 51 kWh, aux tarifs très attractifs (dès 15 000 €), constitue également une bonne affaire.

**Vu** une Luxury de 2023 avec 14 000 km à **26 200 €**




Le bon choix

YANN LEFEBVRE

## EHS PHEV

Hybride rechargeable | 8 CV | 258 ch | 190 km/h | 9,6 l/100 km
Coffre : 363 dm³

➤ Si les lignes de cette première génération, arrêtée en 2024, sont datées, les prestations sont au goût du jour. Son autonomie électrique, mesurée à 45 km par notre labo, permet d’assurer les trajets du quotidien. Tant mieux, car son 4 cylindres se révèle assez gourmand. Autres griefs : un coffre limité et des puces capricieuses avec des bugs fréquents du système multimédia et des aides à la conduite. Pour compenser, les tarifs s’avèrent très inférieurs à ceux de la concurrence en seconde main.

**Vu** une Luxury de 2022 avec 57 000 km à **16 500 €**

### A éviter

## ZS “1”



NICOLAS SOLER

Entre des motorisations essence assoiffées et des versions électriques à la fiabilité aléatoire (de nombreux véhicules ont été immobilisés durant plusieurs semaines afin de remplacer le chargeur embarqué), ce petit SUV n’a guère d’arguments à faire valoir en occasion.

## Marvel R



ARNAUD SAUNIER

Récemment remplacé par le S9 PHEV, cet ex-vaisseau amiral était 100 % électrique. Lui aussi abonné aux passages en concession afin d’effacer les divers bugs électroniques, il a également connu de nombreux problèmes avec son chargeur embarqué.




Le bon choix

FLORIAN GROUT

## G6 Long Range

Electrique | 8 CV | 295 ch | 200 km/h * | Autonomie : 525 km *
Coffre : 500 dm³

➤ Apparu avec 280 ch et une batterie de 80 kWh, ce cœur de gamme est passé à 295 ch et 87,5 kWh à l’été 2025. Outre le gain en autonomie, c’est surtout la capacité à recharger rapidement (de 10 à 80 % promis en 12 minutes) qui séduit. Sans problèmes récurrents, plutôt accessible en occasion et fort d’un réseau après-vente solide ainsi que de pièces facilement disponibles, le G6 apparaît comme l’une des meilleures offres de son segment.

**Vu** une Long Range de 2025 avec 10 000 km à **40 000 €**



**Omoda :** techniquement proches des Jaecoo, les Omoda, autre marque du groupe Chery, se veulent en être les pendants premium. Les remarques faites au premier s’appliquent donc ici aussi.



NICOLAS SOLER

**Zeekr :** au sein du tentaculaire groupe Geely, cette marque (prononcez “zikeur”) est l’équivalent chinois de Volvo. Le développement est d’ailleurs assuré conjointement. Une filiation qui se remarque à bord, avec une ergonomie similaire et une plate-forme SEA partagée. Vu le très bon niveau de fiabilité des Volvo utilisant celle-ci (EX30, ES90 et EX90), il y a de quoi être rassuré. Aux Pays-Bas, où Zeekr est commercialisé depuis fin 2023, les retours sont positifs, avec de rares bugs, corrigés rapidement et à distance (Over-the-Air), comme chez Tesla.

** Donnée constructeur.*




# Un Mercedes Classe B diesel (2019-2026) à moins de 25 000 €



**Valorisant, technologique mais pas donné, le monospace compact premium signé Mercedes vient juste de quitter le catalogue. Le moment propice pour dénicher ces excellents diesels, dotés d'une boîte automatique, en occasion.**

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

En mettant, cette année, sa troisième génération de Classe B à la retraite, Mercedes laisse BMW seul au monde sur le créneau des monospaces compacts premium. Désormais indisponible sur le marché du neuf, ce modèle jouit aujourd'hui d'une forte présence en occasion et permet de s'offrir une auto tirée à quatre épingles, à un tarif moins élitiste. Derrière un style classique, le monospace allemand de 4,42 m de long impressionne davantage une fois installé dans l'habitacle. En plus d'une qualité de fabrication irréprochable, les écrans à la définition comparable à celle d'une télé full HD flattent l'œil, si l'on a opté pour la version de 10,25" (avec le GPS), livrée de série dès le deuxième niveau de finition (en option sur le premier). La commande vocale implantée d'office facilite la navigation à travers les différents menus, à condition de vérifier le bon fonctionnement du système baptisé MBUX, parfois victime de bugs. Si la mise à jour ne suffit pas, une reprogrammation en concession est nécessaire.

Les mesquineries d'équipement, habituelles chez les constructeurs premium allemands, imposent de vérifier la présence du Mirror Screen, (en option jusqu'au restylage de 2023). Il en va de même avec la banquette coulissante, bien utile pour améliorer le volume du coffre, franchement modeste pour la catégorie. L'habitabilité s'avère correcte pour quatre, mais il manque quelques aspects pratiques que l'on attend d'un monospace.

## Techno parade

En plus de la forte impression produite par la planche de bord qui n'a pas pris une ride, la position de conduite parfaite invite à effectuer de longs trajets. Le Classe B y est d'autant plus à l'aise qu'il ménage un confort de suspension suffisamment moelleux pour se passer de l'amortissement piloté optionnel, pas totalement abouti. Il conserve, en outre, un comportement dynamique quand la route serpente et des réactions très saines en situation d'urgence, en dépit de distances de freinage moyennes. Couplés à des boîtes auto. autrement plus agréables que les très rares commandes manuelles, ces excellents diesels font le bonheur des grands rouleurs. Fiables et particulièrement sobres, ils sont tous recommandables. Le 180 d de 116 ch commence sa carrière avec un 1.5 d'origine Renault frugal, abordable mais un peu timide, avant d'être remplacé par un 2.0 Mercedes, disponible en 150 et 190 ch. Bien plus tonique, à peine plus cher que le 180 d et moins élitiste que le rare 220 d, le 200 d de 150 ch constitue le meilleur choix. ■




**La finition AMG Line dispose d'un kit carrosserie avec des jupes avant et arrière, ainsi que des bas de caisse spécifiques. Elle y ajoute des sorties d'échappement en chrome comme sur la Progressive Line.**







**Les places arrière offrent un espace correct, mais pour deux, à cause d'une place centrale étroite et entravée par un tunnel de servitude. Avec l'option banquette arrière coulissante, le volume de coffre varie de 386 à 501 dm³.**



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



## Quelle finition ?

La Style Line que l'on trouve avant le restylage oublie quelques raffinements. La Business Line (réservée aux entreprises) reprend la présentation de la Style Line avec une dotation proche de la Progressive Line (et la peinture métallisée en sus). Celle-ci s'offre une ambiance moderne quand l'AMG Line préfère le sport. Attention aux mesquineries : chargeur de smartphone, clé mains libres ou conduite semi-autonome faisaient partie des options.

**Dotation de série**

**Style Line :** ABS, airbags (7), AFIL active, Bluetooth, caméra de recul, châssis confort, clim auto., commande vocale, contrôle de pression des pneus, démarrage sans clé, écran et instrum. 7"/18 cm, freinage d'urgence auto., jantes alu 17", lecture des panneaux, pavé tactile Touchpad, phares à leds, ports USB, programmes de conduite, régulateur/limiteur de vitesse.
**Progressive Line :** clim bizone, écran 10,25"/26 cm avec GPS, radars de stationnement AV/AR, rétros rabattables électriquement, rétros extérieur conducteur et intérieur jour/nuit auto.
**AMG Line :** châssis surbaissé, direction sport, jantes alu 18", kit carrosserie et présentation intérieure AMG.

## Quel moteur ?

| NOS MESURES | 180 d BVA7 – 116 ch | 180 d BVA8 – 116 ch | 200 d BVA8 – 150 ch | 220 d BVA8 – 190 ch |
|---|---|---|---|---|
| **Vitesse maxi** | 197 km/h | 200 km/h | 210 km/h | 222 km/h |
| **Accélération** 1 000 m D. A. | 32s5 | 31s9 | 29s8 | 28s6 |
| **Reprises** 80 à 120 km/h en Drive | 8s4 | 6s9 | 5s4 | 4s6 |
| **Consommation** moyenne | 5,4 l/100 km | 5,7 l/100 km | 5,6 l/100 km | 5,7 l/100 km |
| Route/Autoroute/Ville | 5,2 / 4,9 / 6 l/100 km | 5,6 / 5,1 / 6,3 l/100 km | 5,5 / 4,8 / 6,4 l/100 km | 5,6 / 5,2 / 6,4 l/100 km |
| **Autonomie** moyenne | 796 km | 754 km | 767 km | 894 km |
| **Poids** | 1 490 kg | 1 585 kg | 1 605 kg | 1 637 kg |
| **Moteur** turbodiesel | 4 cylindres, 1 461 $cm^3$ | 4 cylindres, 1 950 $cm^3$ | 4 cylindres, 1 950 $cm^3$ | 4 cylindres, 1 950 $cm^3$ |
| Hybridation | Non | Non | Non | Non |
| Puissance maxi | 116 ch à 4 000 tr/min | 116 ch à 3 400 tr/min | 150 ch à 3 500 tr/min | 190 ch à 3 800 tr/min |
| Couple maxi | 260 Nm à 1 750 tr/min | 280 Nm à 1 300 tr/min | 320 Nm à 1 400 tr/min | 400 Nm à 1 600 tr/min |
| $CO_2$/Crit'Air | 119 g/km / 2 | 134 g/km / 2 | 130 g/km / 2 | 104 g/km / 2 |
| **Boîte de vitesses** | Automatique, 7 rapports | Automatique, 8 rapports | Automatique, 8 rapports | Automatique, 8 rapports |

A moins de 25 000 €, le Mercedes Classe B propose quatre diesels associés à une boîte automatique.
**180 d BVA7 :** disponible en 2019 et 2020, ce bloc 1.5 d'origine Renault est le plus frugal du lot ! Malgré un petit manque de tonus à très bas régime, il offre des prestations suffisantes et s'accorde avec une boîte robotisée à double embrayage sans histoires. Les tarifs débutent à 17 500 € avec 100 000 km et un modèle avec 60 000 km se trouve à 22 000 €.
**180 d BVA8 :** apparu en 2020 et chargé de remplacer le moteur Renault, ce 2.0 maison profite de sa cylindrée généreuse pour se montrer plus disponible à bas régime. Accordé à une boîte automatique à huit rapports plus douce, il se fait assez rare en occasion et se déniche dès 19 500 € avec 100 000 km. Comptez 23 500 € avec 60 000 km.
**200 d BVA8 :** fort de 150 ch, ce cœur de gamme convient parfaitement au Classe B et à la boîte automatique très réussie. Discret et sobre, il y ajoute un punch étonnant, qui donne l'impression de disposer de 30 ch de plus ! Cette réserve de puissance s'apprécie d'autant plus qu'elle ne verse pas dans la brutalité.
Il reste le moteur le plus diffusé en occasion. Les tout premiers exemplaires (2019) s'échangent dès 19 000 € avec 100 000 km. Un modèle plus récent avec 60 000 km revient à 24 000 €.
**220 d BVA8 :** dans cette version d'avant le restylage de 2023, les performances grimpent. Hélas, elle est bien plus rare et facture ses qualités au prix fort. Il faut accepter 80 000 km minimum pour rentrer dans le budget fixé. Bon point, les consommations sont stables, alors que le réservoir passe de 43 à 51 litres.

## A surveiller

**180 d BVA7.** Globalement fiable, le 180 d Renault peut rencontrer un souci de dosage de l'AdBlue. Cela entraîne l'allumage du voyant moteur et du compte à rebours de démarrage (qui indique le kilométrage ou le nombre de mises en route du moteur restant avant l'impossibilité de redémarrer si le niveau d'AdBlue reste insufisant). On note aussi des fuites du radiateur engendrant une surchauffe.
**Batterie 12 V.** Une consommation parasite risque de provoquer une décharge prématurée. De nombreuses fonctions (éclairage d'ambiance, interface, serrure ou calculateur) peuvent ne pas passer correctement en veille.
**Clim.** Une anomalie des capteurs de température entraîne des bugs (passe en mode chauffage ou perd sa régulation). La température demandée ne correspond alors plus à celle qui sort des aérateurs.
**Consommation d'huile.** Si le 2.0 est robuste, quelques rares exemplaires pâtissent d'une consommation d'huile un peu élevée (0,5 l/1 000 km). Il est donc recommandé de vérifier régulièrement les niveaux.

## NOUS VOUS CONSEILLONS

**Un Classe B 200 d BVA8 Progressive Line**

Forte de 150 ch, la version 200 d réserve un agrément et des performances à la hauteur du blason, avec une dotation suffisamment généreuse en Progressive Line. Un millésime 2021 avec 60 000 km se trouve à moins de 24 000 €.

## Voiture peu utilisée, sans valeur ou d'un jeune permis…

# Assurance : être en règle sans se ruiner

**Confronté à une prime qui ne cesse d'enfler année après année, au bout d'un moment, il peut être tentant "d'oublier" d'assurer une auto, a fortiori si elle sert très peu. Un simple ajustement suffit pourtant souvent à réduire les frais et à continuer de rouler en toute légalité.**






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

En cette période de coût de la vie élevé, notamment à la pompe, l'heure est plus que jamais à la chasse aux économies. En commençant par éliminer les dépenses superflues. En matière d'assurance, s'il n'est pas question de toucher à la couverture "tous risques" de votre voiture de tous les jours, récente ou "comme neuve", rien ne vous empêche d'envisager un contrat plus "light" pour un véhicule sans grande valeur, ni en super état. De même, un conducteur novice, sans beaucoup de moyens, pourrait être tenté de zapper l'assurance de sa vieille voiture d'occasion ou d'attendre quelque temps avant de la souscrire. Or l'assurance est obligatoire ! Il faut juste adapter le contrat au modèle. Voici quatre pistes à suivre selon votre situation, afin d'être en règle pour pas (trop) cher.

### Voiture "de dépannage" : couvrez l'essentiel, pas davantage

Pas besoin d'assurer plein pot un véhicule qui ne sert qu'occasionnellement, que ce soit au domicile ou dans une résidence secondaire. A fortiori s'il reste le plus clair de son temps au garage, et que sa valeur est toute relative. Une garantie "tous dommages" peut être disproportionnée au regard de tels éléments. Dès lors, basculer vers un contrat au tiers étendu au vol/incendie avec assistance, bris de glace et éventuel forfait petit rouleur semble un choix rationnel. Le prix dépend, bien sûr, du conducteur, du bonus-malus, du lieu de résidence, de l'usage, du stationnement, mais aussi du modèle, de la puissance et de la valeur du véhicule. Selon nos estimations, réalisées sur le site Assurland.com, sur la base d'un profil type et d'une Peugeot 208 de 2013, passer d'une tous risques à cette formule permettrait d'économiser 111 €, 73 €, 138 € et 119 € par an, respectivement chez Direct Assurance, Eurofil, GMF et AMF. Quand même !

**Nos conseils :** même avec une formule allégée, conserver une assistance panne 0 km peut s'avérer judicieux. Par ailleurs, pour avoir une idée du gain possible, aidez-vous d'un comparateur d'assurances : Assurland.com, LeLynx.fr, LesFurets.com… Ou demandez un devis à votre assureur et à un ou deux concurrents. Vous saurez ainsi si l'opération vaut le coup.

### Véhicule de faible valeur : une formule au tiers peut suffire

Si votre vieille voiture vaut trois fois rien, ou n'est plus franche-

LOI




MAIRIE DE CANNES

## La police de Cannes dépiste le "proto"

Depuis le 20 août, la police municipale de Cannes expérimente trois détecteurs $OCIN_2O$, capables de repérer, dans l'air expiré, une consommation récente de protoxyde d'azote. Ce "gaz hilarant", loin d'être anodin, provoque en effet des ravages, a fortiori lorsque son consommateur prend le volant, le risque d'accident étant alors démultiplié. Ainsi, le nouveau délit de conduite après un usage manifeste d'une substance psychoactive (loi Ripost) prévoit trois ans de prison et 9 000 € d'amende *. En attendant le décret qui viendra préciser les modalités et déterminer les substances, l'initiative du maire de Cannes apparaît ainsi préventive. Les appareils, fabriqués à Aix-en-Provence par Olythe, n'étant pas homologués pour établir, à eux seuls, une infraction routière, ce dépistage ne constitue encore pas une preuve. Cela n'en reste pas moins une réponse face à un fléau qui relève de la sécurité et de la santé publique. Notez : la vente aux particuliers, hors usage pro, sera interdite au 1er février 2027. Au Danemark, elle l'est déjà depuis 2023 ! ***Pascale Gétin***



** Voir aussi notre "actu" sur la loi Ripost parue dans le n° 1982 du 28 août 2026.*

ment en bon état, il est sans doute largement temps de revoir à la baisse votre contrat. Pour un exemplaire de plus de 10 ans, déjà bien amorti, présentant des défauts, payer une garantie "dommages tous accidents" peut devenir économiquement discutable. A fortiori si vous ne la conduisez qu'occasionnellement ou si votre priorité est de diminuer drastiquement les coûts. Car si le passage d'une tous risques au tiers vol/incendie peut permettre de réduire sensiblement la facture comme nous l'avons vu précédemment, l'économie peut être substantielle si vous faites le grand écart et l'assurez en responsabilité civile seule, la garantie minimale obligatoire.

**Nos conseils :** ne foncez pas tête baissée. Si le passage d'une tiers étendu au tiers simple peut s'avérer rentable et faire encore gagner quelques dizaines d'euros, ce n'est pas systématique. Lors de notre simulation, Direct Assurance et GMF, notamment, nous ont proposé le même tarif pour ces deux formules. Supprimer des garanties pour seulement quelques euros d'économie n'a alors pas d'intérêt. Garder, en outre, une garantie d'assistance dépannage remorquage peut être sage. Dans tous les cas, avant de renoncer au vol, à l'incendie ou au bris de glace, consultez la concurrence. Un devis sur un comparateur permettra de mesurer l'économie réalisée.

### Jeune permis : pas de bolide les premières années

La puissance et le modèle jouent directement sur le tarif d'un contrat. Le conducteur novice étant par son inexpérience un profil à risque, il est souvent pénalisé par une surprime. Celle-ci peut grimper jusqu'à 100 % de la cotisation de base et diminue progressivement au fil des trois premières années d'assurance sans accident responsable. Quand on sait qu'une tous risques, d'après nos estimations, peut atteindre plus de 2000 €/an pour un modèle classique non sportif, imaginez !

**Nos conseils :** l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) est une piste à privilégier, d'autant que le jeune ainsi préparé est souvent mieux accueilli par les compagnies. Cerise sur le gâteau : la surprime est légalement réduite de moitié pour ces conducteurs. Elle peut même parfois sauter si un contrat familial est compris (Maif, Matmut…). Cela posé, conduite accompagnée ou non, le "novice" préférera couvrir une voiture d'occasion de faible puissance, de type citadine ou compacte. Une formule au tiers vol/incendie permettra aussi de gagner jusqu'à 150 € par an selon nos estimations précédentes, par rapport à une tous risques.

### Pour baisser encore le coût, jouez avec les franchises

Cet autre levier peut permettre de gagner jusqu'à quelques dizaines d'euros annuels pour celui qui accepte de payer davantage en cas de pépin. Pour rappel, la franchise est le reste à charge après un sinistre garanti (vol, incendie, bris de glace et autres dommages). Le principe : plus leur montant est élevé, moins la prime l'est… en théorie. Et par les temps qui courent, c'est toujours cela de pris. Chez certains assureurs, vous pouvez jongler avec les franchises dommages et bris de glace selon que vous préférez payer moins, mais courir le risque d'acquitter une franchise plus lourde en cas de sinistre à vos torts, ou l'inverse. Exemple chez Axa : un jeune actif réglerait sa formule au tiers étendu 427 € s'il optait pour des franchises fixes à 0 et 170 € pour le bris de glace et le vol/incendie. L'alternative ? Avec des franchises standard proportionnelles plus élevées de 80 € + 10 % (260 € maxi) pour le vitrage et 245 € + 10 % (540 € maxi) pour les autres dommages, la prime annuelle passerait à 365 €, soit 62 € d'économie.

**Notre conseil :** si vous avez le choix, réalisez vos simulations avec les différentes franchises proposées. Car selon l'assureur, le gain n'est pas flagrant. A vous de vérifier l'intérêt de gonfler la ou les franchises afin que l'économie réalisée sur la prime justifie le supplément du reste à charge en cas de sinistre. ■



SHUTTERSTOCK

**Mieux vaut une assurance au tiers que rien du tout. Si votre budget est limité, pensez plutôt à réduire les garanties et ne gardez que l'essentiel.**

## Voiture remisée : assurance ou pas ?

➤ Parce qu'elle est parquée au fond d'un garage, d'une remise, d'un hangar, etc., certains imaginent qu'il n'est plus nécessaire de continuer à payer une assurance pour une auto qui ne roule plus. Erreur ! La résilier pour réaliser des économies est tout sauf une bonne idée.

➤ Contrairement à ce que l'on pourrait penser, une voiture remisée n'en est pas systématiquement dispensée. Sauf à lui retirer tout élément susceptible de provoquer un sinistre (carburant, batterie et roues…), il y a obligation d'assurance, au moins en responsabilité civile (RC) *. Et ce, même lorsqu'elle ne circule plus !

➤ Un tel contrat, appelé aussi "au tiers", vous protège des dégâts que votre auto pourrait causer aux autres. Car mine de rien, il suffit d'un court-circuit électrique, d'un départ de feu lié à la batterie, d'une fuite de carburant ou d'une installation GPL défectueuse pour que l'incendie se propage au bâtiment, à celui de vos voisins ou à d'autres biens. Sans RC, vous seriez tenu responsable et auriez à régler tous les frais du ou des tiers de votre poche. Ce qui peut vite vous faire courir à la catastrophe !

** Article L.211-1 du code des assurances.*

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



THIERRY THOREL/LA VOIX DU NORD/MAXPPP

## Trottinettes électriques… on s'équipe !

Face à la hausse préoccupante des accidents graves, notamment des traumatismes crâniens, parfois mortels, impliquant des trottinettes et autres engins électriques *, certaines préfectures et communes sont passées à l'action. Ainsi, depuis le 7 août, à Paris et dans toute la petite couronne, le casque et un équipement rétroréfléchissant sont obligatoires, de jour comme de nuit, en et hors agglomération. En cas de non-respect, 135 € et 35 € d'amende sont encourus. La Seine-et-Marne, les Alpes-Maritimes, le Vaucluse, l'Yonne… ont aussi durci le ton. Il faut dire qu'une trottinette électrique lancée à 25 km/h n'est pas un jouet. Pire quand elle est débridée ! Une collision avec un piéton peut faire mal… aux deux. Sans compter que rouler au-dessus des 25 km/h autorisés peut coûter jusqu'à 1500 € avec immobilisation ou confiscation possible. Rappelons aussi qu'il faut avoir 14 ans minimum pour conduire de tels engins et que les écouteurs sont interdits, à l'instar de la circulation sur les trottoirs sauf autorisation locale et à l'allure du pas. Enfin, l'assurance responsabilité civile est obligatoire ! ***Pascale Gétin***

*1. EDPM : engin de déplacement personnel motorisé (hoverboard, monoroue, rollers, skateboard, trottinette).*



## Renault Megane E-Tech (2023)

# Un devis de 561 € à cause d'une clim défaillante à 50 000 km !



**Outre la surprise due à une panne qu'elle considère comme anormalement précoce, c'est surtout la réaction de Renault et de son service relations clientèle, face à un problème qui semble fréquent, qui laisse Céline perplexe.**

➤ **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Sylvain Beucherie/Andia

C'est bien connu : une voiture, comme n'importe quel autre objet, cela tombe toujours en panne au moment où on en a le plus besoin. C'est, en tout cas, ce que pense Céline Biller, de Fontenoy-sur-Moselle (54), propriétaire d'une Renault Megane E-Tech EV60 220, de 2023. Au début de l'été, en période de forte chaleur, la climatisation de la voiture de notre lectrice a refusé de fonctionner. Sa Megane ayant alors à peine plus de 50 000 km, Céline pense à un problème bénin. Mais le verdict du concessionnaire, à qui est confiée la charge du diagnostic, va se montrer beaucoup moins optimiste. En effet, c'est le compresseur qui a rendu l'âme. Une pièce majeure du circuit d'air conditionné qui s'avère coûteuse, puisque le devis s'élève à 2245 €. Outre la précocité de cette panne et le montant du devis, c'est aussi le fait que le concessionnaire ne soit guère surpris par ce problème qui interpelle Céline. Car selon lui, cette panne est fréquente sur ce modèle…

### Dans les règles de l'art

Loin de se contenter de faire ce constat, le chef d'atelier remplit complètement sa mission et envoie une demande de prise en charge au constructeur. Mieux encore, après une première offre de 50 % de participation, l'homme de l'art retourne au front. Il parvient ainsi à décrocher, pour sa cliente, une contribution à hauteur de 75 %. Un nouveau devis est alors émis, ne laissant plus à Céline "que" 561 € à régler. Si cette dernière reconnaît les efforts entrepris par son concessionnaire, elle déplore tout de même que Renault n'ait pas, au travers d'un rappel, effectué le remplacement anticipé de cet élément connu comme étant défaillant. Elle estime ainsi que, au minimum, Renault se doit de prendre totalement à son compte le remplacement de ce compresseur. ■

## Notre stratégie : objectif 95 % de prise en charge

Si certains cas de défaillance du compresseur de clim de cette Megane nous ont bien été signalés, ce problème ne peut pas (encore ?) être considéré comme récurrent.
Un constat qui ne dégage en rien Renault de ses obligations. Il doit ainsi se référer au barème de nos experts qui indique que, jusqu'à 5 ans/40 000 km, une telle panne doit être totalement payée par la marque. Le kilométrage de la Megane de Céline permet toutefois au Losange de laisser 5 %, soit 112 €, à la charge de sa cliente.

# AFFAIRE EN COURS

## Marie Caillard juge que Dacia ne fait pas assez d'efforts

Retour sur notre n° 1974 où Marie Caillard, de Brécé (35), se plaignait de devoir remplacer le kit de distribution (par chaîne) de sa Sandero Stepway 0.9 TCe 90 de 2020 et 118 700 km. Lors de la parution de notre article, Dacia accordait 35 % de prise en charge sur un devis global de 3 271 €. Depuis l'intervention de nos experts, le constructeur a assoupli sa position et proposé à Marie d'augmenter l'offre à 50 %. Mais cela reste, pour notre lectrice, insuffisant face à nos recommandations (70 %). La bataille se poursuit donc.

# AFFAIRE RÉGLÉE

## Mercedes a payé 39 % de l'évaporateur

Juste avant l'été, Dominique Bellais, de Saint-Nazaire (66), nous faisait part du besoin de remplacer l'évaporateur du réservoir de carburant de son GLC Coupé 300 e de 2020. Alors que ce SUV n'avait que 98 600 km, Mercedes laissait à la charge de notre lecteur la totalité de l'intervention, soit 3 302 €. Armé des conseils de nos experts, Dominique a, au fil du temps, fait infléchir Mercedes. Au final, le constructeur a accepté de faire un geste correspondant à 39 % du montant initial.

# Les autres dossiers

**Nissan Leaf** (2018)

### Batterie défectueuse

***Alors que ma Leaf 40 kWh n'a que 113 100 km, la batterie de traction présente plusieurs défauts qui concernent les cellules et qui imposent le remplacement de cet élément majeur. Le devis remis par mon concessionnaire est de 14 720 €. Nissan doit-il payer cette réparation ?***
**Guillaume Domer, 74540 Chainaz-les-Frasses**

**NOTRE STRATÉGIE :** même si votre Leaf n'a pas tout à fait 8 ans, son âge et son kilométrage justifient de laisser une part de l'intervention à votre charge. Montez un dossier comprenant notamment toutes les preuves d'entretien, et joignez-le à une mise en demeure, que vous enverrez à Nissan en recommandé avec AR et dans laquelle vous réclamerez un geste à hauteur de 50 %.

**Peugeot 208** (2018)

### Siège à réaction chimique

***Le siège conducteur de ma 208 1.2 PureTech 110, qui est habillé de TEP, fait des cloques et un liquide poisseux s'en échappe. Prétextant son âge et ses 109 500 km, Peugeot refuse de prendre en charge le devis de 3 962 €.***
**Anne-Laure Wennert, 57070 Metz**

**NOTRE STRATÉGIE :** en langage Peugeot, le TEP désigne du cuir artificiel, cet acronyme correspondant à "tissu enduit de polyuréthane". Tout est dit : le liquide qui s'échappe de la sellerie est donc un composé chimique dont il convient de vous protéger. En ce qui concerne la prise en charge que Peugeot doit vous accorder, le barème de nos experts indique, au vu de l'âge et du kilométrage de votre voiture, qu'elle doit être de 65 %.

# Prise en charge : le barème de nos experts

➤ Panne anormale ou remplacement de pièces prématuré ? Même après la fin de la garantie, la marque doit assumer tout ou partie des frais. *Auto Plus* vous indique à quelle hauteur. La barème "moteur et freinage" a été publié dans le n° 1982 du 28/08.

| TRAINS ROULANTS | Durée de vie normale | Prise en charge de 100 % si panne à... | Prise en charge de 50 % si panne à... |
|---|---|---|---|
| **Direction** | | | |
| Crémaillère | 300 000 km | 60 000 km | 150 000 km |
| Pompe d'assistance | 200 000 km | 50 000 km | 100 000 km |
| **Pneus avant** | | | |
| Traction | 40 000 km | 5 000 km | 20 000 km |
| Propulsion | 50 000 km | 5 000 km | 30 000 km |
| **Liaison au sol avant** | | | |
| Moyeux | 250 000 km | 100 000 km | 150 000 km |
| Rotule de suspension | 150 000 km | 30 000 km | 60 000 km |
| Bras de suspension, roulement | 150 000 km | 50 000 km | 80 000 km |
| Amortisseurs | 100 000 km | 30 000 km | 50 000 km |
| **Pneus arrière** | | | |
| Traction | 60 000 km | 5 000 km | 30 000 km |
| Propulsion | 40 000 km | 5 000 km | 20 000 km |
| **Liaison au sol arrière** | | | |
| Moyeux | 250 000 km | 100 000 km | 150 000 km |
| Articulations | 150 000 km | 50 000 km | 70 000 km |
| Bras de suspension, roulement | 150 000 km | 50 000 km | 100 000 km |
| Amortisseurs | 120 000 km | 30 000 km | 60 000 km |

| ÉLECTRICITÉ/ÉLECTRONIQUE | Durée de vie normale | Prise en charge de 100 % si panne à... | Prise en charge de 50 % si panne à... |
|---|---|---|---|
| **Démarreur** | | | |
| Contacteur démarreur | 200 000 km | 60 000 km | 120 000 km |
| Démarreur stop/start | 150 000 km | 50 000 km | 80 000 km |
| Alternateur | 150 000 km | 40 000 km | 80 000 km |
| **Calculateurs** | | | |
| Calculateurs divers | 250 000 km | 80 000 km | 130 000 km |
| Calculateur ABS, ESP ou AFU | 300 000 km | 80 000 km | 130 000 km |
| **Airbags** | | | |
| Calculateur, capteur | 250 000 km | 80 000 km | 130 000 km |
| Coussin gonflable | 10 ans | 60 000 km/3 ans | 100 000 km/5 ans |
| **Climatisation** | | | |
| Compresseur, condenseur, évaporateur, module électro. | 200 000 km | 40 000 km | 120 000 km |
| **Chauffage, habitacle** | | | |
| Radiateur de chauffage | 150 000 km | 60 000 km | 100 000 km |
| Volet de commande | 250 000 km | 50 000 km | 120 000 km |
| Verrouillage centralisé | 250 000 km | 50 000 km | 100 000 km |
| Moteur de lève-vitre | 200 000 km | 60 000 km | 120 000 km |
| Toit ouvrant | 200 000 km | 60 000 km | 100 000 km |
| Autoradio, lecteur CD, GPS | 250 000 km | 80 000 km | 120 000 km |

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

45 à 60 min

Difficulté

# Réparez les dégâts dans l'habitacle



**L'heure de la rentrée a sonné et, après la période estivale, vous n'avez pas pris le temps de refaire une beauté à votre habitacle. Voici les opérations à prévoir pour le rafraîchir et le rendre plus agréable.**

➤ **Texte :** Christophe Conche
**Photo :** Benjamin Asket/ Virage Agency

## Les cas spécifiques

➤ Une tache de gras laissée par le beurre d'un sandwich ou de la crème solaire, une auréole de maillot de bain mouillé par l'eau salée peuvent causer des dégâts sur une sellerie. Avant de vous lancer dans un gros shampouinage, utilisez un remède de grand-mère en saupoudrant de la terre de Sommières sur la zone concernée. Après deux heures d'attente, aspirez cette poudre, très efficace pour absorber les graisses. Frottez le tissu avec du savon noir dilué dans un verre d'eau chaude.

➤ Si vous venez de découvrir un chewing-gum collé sur un siège, ne tirez pas dessus ! Afin de ne rien abîmer, il suffit de le faire durcir en appliquant dessus un glaçon durant 60 secondes. Ensuite, il ne reste plus qu'à le gratter, délicatement, avec un ustensile en plastique ou en bois.

➤ Les poils d'animaux qui se sont déposés sur la banquette ou sur la moquette du coffre de votre voiture peuvent être plus ou moins piégés dans ces revêtements. Si un coup d'aspirateur n'en vient pas à bout, frottez-les avec un gant de ménage, par des mouvements circulaires concentriques. Sinon, tournez-vous vers une brosse en caoutchouc.

1



**Aspirez moquette et sellerie.** Un bon coup d'aspirateur permet d'éliminer pas mal de débris et de poussières. Prévoyez une balayette et une pelle pour un coffre très sale afin d'aller plus vite. N'oubliez pas de sortir aussi vos tapis et de les traiter à part, en les secouant énergiquement, voire en les arrosant, s'ils sont en caoutchouc.

2



**Éliminez taches et poils.** Pour traiter des taches d'aliments ou de boissons sur les sièges, se débarrasser des poils d'animaux incrustés dans la moquette, prévoyez un détachant spécial textile accompagné d'une brosse à poils en caoutchouc. Puis utilisez un aspirateur avec un pulvérisateur-extracteur pour éliminer les saletés coriaces.

3



**Redonnez de l'éclat aux plastiques.** Les nombreuses surfaces en plastique (planche de bord, contre-portes, console centrale, bas de sièges...) attirent les saletés. Il est donc indispensable de passer un coup de chiffon microfibre propre afin de les dépoussiérer, avant d'appliquer un nettoyant spécial repoussant les particules.

4



**Essuyez les écrans de bord.** A l'heure où les écrans envahissent nos postes de conduite, il est bon de s'occuper d'eux régulièrement pour leur conserver une parfaite lisibilité. Si un coup de chiffon ne suffit pas, imbiber une microfibre avec de l'eau et une noisette de savon liquide. Sinon, utiliser un spray dédié pour éliminer les traces de doigts.

5



**Désinfectez les aérateurs.** Très sollicitées en été, ventilation et climatisation transportent poussières et pollens venant de l'extérieur. Il est donc important de traiter leurs conduits, à l'avant comme à l'arrière. Pulvérisez un spray de désinfection dans les aérateurs, puis utilisez un pinceau et des cotons-tiges pour la finition.

6



**Désodorisez l'habitacle.** Nourriture oubliée, maillots et serviettes humides... certaines odeurs désagréables stagnent dans l'habitacle. Si une aération naturelle (en laissant portes et vitres ouvertes) ne suffit pas, prévoyez un rafraîchisseur d'atmosphère sous forme de pulvérisateur ou de diffuseur accroché au rétro.

## Le matériel conseillé

- Gants en caoutchouc (3,25 € chez Monoprix)
- Balayette et ramasse-poussière (7 € chez Carrefour)
- Chiffons en microfibre (5,73 € sur Amazon)
- Brosse à tissu (6,40 € sur Amazon)
- Aspirateur pulvérisateur-extracteur Parkside (79,99 € chez Lidl)
- Kit rénovation tissu et moquette GS27 (35,90 €)
- Spray nettoyant écran Sonax (6,19 € chez Crop)
- Nettoyant de plastiques intérieurs Imdicar (3,50 € chez Roady)
- Désinfectant antibactérien GS27 (14,80 €)
- Destructeur d'odeurs GS27 (10,99 €)



Code Mondial : 20265073

# Prix des voitures neuves

**MIS À JOUR CHAQUE SEMAINE**

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

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

**Les prix catalogue :** tarifs officiels des constructeurs.

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

**Les bonus :**

➤ **La prime "coup de pouce".** Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options et après remise), pesant moins de 2 400 kg et obtenant un écoscore minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe). Son montant indicatif varie de 3 500 à 6 100 € environ selon les constructeurs, et en fonction du revenu fiscal de référence et du nombre de parts du foyer. Depuis le 1er septembre, outre des primes globalement plus élevées, on note que les gros rouleurs (plus de 12 000 km par an à titre professionnel ou pour se rendre sur son lieu de travail) bénéficient des mêmes aides que les ménages modestes, malgré des revenus supérieurs. Un surbonus s'ajoute à la prime principale si les cellules de la batterie sont fabriquées en Europe (de 1 000 à 2 000 € environ).

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

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

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

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

**Les malus :**

➤ **Le malus $CO_2$.** Les modèles émettant plus de 107 g/km sont taxés selon un barème qui tient compte des rejets de $CO_2$ homologués (protocole WLTP). Le niveau d'équipement et les options (qui alourdissent le véhicule) peuvent faire varier ce taux d'émissions.

➤ **Le malus au poids.** Cumulable avec le malus $CO_2$ (dans la limite de 80 000 € maxi), le "malus au poids" varie de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 500 kg ("masse en ordre de marche" homologuée du véhicule). Les électriques sont exonérées, et les hybrides bénéficient d'une réduction de 100 kg, voire de 200 kg pour les rechargeables si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville.

➤ **Familles nombreuses.** A partir de 3 enfants à charge, réduction de 20 g/km par enfant pour le malus $CO_2$ et de 200 kg par enfant pour le malus au poids.

**MALUS**

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

| | Prix en euros | Remise possible | Bonus ou malus | Énergie |
|---|---|---|---|---|
| **ALFA ROMEO** | | | | |
| **Junior** | | | | |
| 1.2 Ibrida/145 ch | 30 500 | 18 % | + 50 | FHEV |
| Elettrica 51 kWh/156 ch | 38 500 | 14 % | - 3 600 | Elec |
| Elettrica 51 kWh/280 ch | 46 900 | 14 % | - 3 600 | Elec |
| **Tonale (nouveau)** | | | | |
| 1.5 Ibrida/175 ch | 43 100 | 8 % | + 1 818 | E |
| 1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch | 54 300 | 10 % | + 2 150 | PHEV |
| 1.6 Mjet /130 ch | 41 600 | 10 % | + 3 551 | D |
| **Giulia** | | | | |
| Quadrifoglio/520 ch | 101 000 | nc | + 80 000 | E |
| 2.2 Diesel/160 ch | 50 600 | 12 % | + 983 | D |
| 2.2 Diesel Q4/210 ch | 55 600 | 9 % | + 3 568 | D |
| **Stelvio** | | | | |
| Quadrifoglio/520 ch | 110 900 | nc | + 80 000 | E |
| 2.2 Diesel/160 ch | 55 800 | 5 % | + 6 018 | D |
| 2.2 Diesel Q4/210 ch | 60 800 | 5 % | + 11 445 | D |
| **ALPINE** | | | | |
| **A290** | | | | |
| 52 kWh/180 ch | 39 300 | 4 % | - 4 830 | Elec |
| 52 kWh/220 ch | 42 200 | 5 % | - 4 830 | Elec |
| **A110** | | | | |
| 1.8/252 ch | 66 900 | 0 % | + 5 105 | E |
| 1.8/300 ch | 79 900 | 1 % | + 7 248 | E |
| **A390** | | | | |
| 89 kWh/400 ch | 67 500 | 0 % | - 380 | Elec |
| 89 kWh/470 ch | 78 000 | 1 % | - 380 | Elec |
| **ASTON MARTIN** | | | | |
| Vantage | 199 700 | nc | + 80 000 | E |
| DB12 Volante | 252 100 | nc | + 80 000 | E |
| Vanquish | 389 244 | nc | + 80 000 | E |
| Vanquish Volante | 420 501 | nc | + 80 000 | E |
| DBX 707 | 252 100 | nc | + 80 000 | E |
| Valhalla | 988 000 | nc | + 80 000 | E |
| Valkyrie | 2 700 000 | nc | + 80 000 | E |

| | Prix en euros | Remise possible | Bonus ou malus | Énergie |
|---|---|---|---|---|
| **AUDI** | | | | |
| **A3 Sportback** | | | | |
| 1.5 TFSI/116 ch | 35 320 | 9 % | + 650 | E |
| 1.5 TFSI Hybride/116 ch | 37 500 | 10 % | + 280 | E |
| 1.5 TFSI Hybride/150 ch | 39 350 | 14 % | + 310 | E |
| S3/333 ch | 64 900 | 7 % | + 77 900 | E |
| RS3/400 ch | 78 300 | 6 % | + 80 000 | E |
| 1.5 e-hybrid/204 ch | 48 800 | 11 % | 0 | PHEV |
| 1.5 e-hybrid/272 ch | 56 200 | 12 % | 0 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 41 700 | 8 % | + 740 | D |
| **A3 Allstreet** | | | | |
| 1.5 TFSI Hybride/150 ch | 41 250 | 6 % | + 360 | E |
| 1.5 e-hybrid/204 ch | 50 700 | nc | 0 | PHEV |
| 2.0 TDI S tronic/150 ch | 43 600 | 7 % | + 1 083 | D |
| **A3 Berline** | | | | |
| 1.5 TFSI/116 ch | 35 885 | 7 % | + 360 | E |
| 1.5 TFSI Hybride/116 ch | 38 065 | 7 % | + 240 | E |
| 1.5 TFSI Hybride/150 ch | 39 915 | 7 % | + 260 | E |
| S3/333 ch | 65 465 | nc | + 53 012 | E |
| RS3/400 ch | 79 700 | 0 % | + 80 000 | E |
| 2.0 TDI S tronic/150 ch | 42 265 | 7 % | + 540 | D |
| **Q3** | | | | |
| 1.5 TFSI Hybride/150 ch | 45 950 | 6 % | + 3 221 | E |
| 2.0 TFSI Quattro/265 ch | 66 000 | nc | nc | E |
| 1.5 e-hybrid/272 ch | 57 150 | 6 % | + 2 000 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 48 300 | 0 % | + 4 214 | D |
| 2.0 TDI/193 ch | 53 900 | 5 % | + 11 970 | D |
| **Q3 Sportback** | | | | |
| 1.5 TFSI Hybride/150 ch | 48 450 | 2 % | + 3 361 | E |
| 2.0 TFSI Quattro/265 ch | 68 500 | nc | nc | E |
| 1.5 e-hybrid/272 ch | 59 650 | 2 % | + 2 000 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 50 800 | 0 % | + 4 164 | D |
| 2.0 TDI/193 ch | 56 400 | 5 % | + 11 970 | D |
| **Q4 e-tron (nouveau)** | | | | |
| 63 kWh/204 ch | 45 990 | nc | - 3 450 | Elec |
| performance 82 kWh/286 ch | 46 990 | 1 % | - 3 450 | Elec |
| quattro perf. 82 kWh/340 ch | 59 990 | nc | - 385 | Elec |
| **Q4 Sportback e-tron (nouveau)** | | | | |
| 63 kWh/204 ch | 45 990 | nc | - 3 450 | Elec |
| performance 82 kWh/286 ch | 46 990 | nc | - 3 450 | Elec |
| quattro perf. 82 kWh/340 ch | 61 990 | nc | - 385 | Elec |
| **A5** | | | | |
| 2.0 TFSI/150 ch | 48 350 | 6 % | + 7 076 | E |
| 2.0 TFSI/204 ch | 53 150 | 12 % | + 7 076 | E |
| S5/367 ch | 85 800 | 2 % | + 28 644 | E |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 63 450 | 8 % | + 6 625 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 75 550 | 1 % | + 7 250 | PHEV |
| RS 5/639 ch | 118 000 | 0 % | + 14 900 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 55 950 | 4 % | + 5 800 | D |
| **A5 Avant** | | | | |
| 2.0 TFSI/150 ch | 49 850 | 4 % | + 8 093 | E |
| 2.0 TFSI/204 ch | 54 650 | 9 % | + 8 380 | E |
| S5/367 ch | 87 300 | 1 % | + 35 502 | E |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 64 950 | 8 % | + 7 000 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 77 050 | 6 % | + 7 625 | PHEV |
| RS 5/639 ch | 119 500 | 0 % | + 15 350 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 57 450 | 4 % | + 6 400 | D |
| **Q5** | | | | |
| 2.0 TFSI Hybride/204 ch | 60 800 | 6 % | + 9 319 | E |
| SQ5/367 ch | 101 580 | 6 % | + 69 584 | E |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 70 600 | 11 % | + 8 750 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 80 500 | 6 % | + 9 350 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 64 500 | 6 % | + 8 900 | D |
| 3.0 V6 TDI Hybride/299 ch | 75 100 | 0 % | + 17 155 | D |
| **Q5 Sportback** | | | | |
| 2.0 TFSI Hybride/204 ch | 63 000 | 4 % | + 9 909 | E |
| SQ5/367 ch | 103 780 | 4 % | + 70 364 | E |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 72 800 | 12 % | + 8 750 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 82 700 | 9 % | + 9 350 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 66 700 | 4 % | + 15 065 | D |
| 3.0 V6 TDI Hybride/299 ch | 77 300 | 0 % | + 17 155 | D |
| **Q6 e-tron** | | | | |
| performance 94,9 kWh/306 ch | 70 900 | 7 % | - 385 | Elec |
| quattro 94,9 kWh/428 ch | 76 950 | 4 % | - 385 | Elec |
| SQ6 94,9 kWh/489 ch | 98 470 | 6 % | - 385 | Elec |
| **Q6 Sportback e-tron** | | | | |
| performance 94,9 kWh/306 ch | 73 300 | 9 % | - 385 | Elec |
| quattro 94,9 kWh/428 ch | 79 350 | 12 % | - 385 | Elec |
| SQ6 94,9 kWh/489 ch | 100 870 | 1 % | - 385 | Elec |
| **A6** | | | | |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 77 250 | 1 % | + 8 150 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 79 650 | 1 % | + 8 600 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 70 700 | 3 % | + 8 443 | D |
| 3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch | 81 200 | nc | + 14 420 | D |
| **A6 Avant** | | | | |
| 2.0 e-hybrid quattro/299 ch | 79 250 | 4 % | + 8 750 | PHEV |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 81 650 | 7 % | + 9 200 | PHEV |
| 2.0 TDI Hybride/204 ch | 72 700 | 12 % | + 9 224 | D |
| 3.0 V6 TDI Hyb. quattro/299 ch | 83 200 | nc | + 15 769 | D |
| **A6 Allroad (nouvelle)** | | | | |
| 2.0 e-hybrid quattro/367 ch | 87 200 | nc | + 10 400 | PHEV |
| 3.0 TDI Hybride quattro/299 ch | 89 000 | nc | + 19 565 | D |
| **A6 Sportback e-tron** | | | | |
| 75,8 kWh/285 ch | 64 950 | 7 % | - 385 | Elec |
| performance 94,9 kWh/367 ch | 74 700 | 14 % | - 385 | Elec |
| quattro 94,9 kWh/428 ch | 81 850 | 7 % | - 385 | Elec |
| S6 94,9 kWh/503 ch | 105 250 | 7 % | - 385 | Elec |
| **A6 Avant e-tron** | | | | |
| 75,8 kWh/285 ch | 66 450 | 8 % | - 385 | Elec |
| performance 94,9 kWh/367 | 76 200 | 20 % | - 385 | Elec |
| quattro 94,9 kWh/428 ch | 83 350 | 12 % | - 385 | Elec |
| S6 94,9 kWh/503 ch | 106 750 | 8 % | - 385 | Elec |
| **e-tron GT** | | | | |
| quattro 97 kWh/584 ch | 119 000 | 0 % | - 385 | Elec |
| S 97 kWh/680 ch | 137 650 | 17 % | - 385 | Elec |
| RS 97 kWh/856 | 161 600 | 3 % | - 385 | Elec |
| RS performance 97 kWh/925 | 174 550 | 9 % | - 385 | Elec |
| **Q7 (nouveau)** | | | | |
| 3.0 TDI Hybride/299 ch | 99 150 | nc | + 80 000 | D |
| **Q8** | | | | |
| SQ8/507 ch | 139 850 | 6 % | + 80 000 | E |
| RS Q8 performance/640 ch | 194 250 | 6 % | + 80 000 | E |
| 3.0 TFSI e quattro/394 ch | 108 450 | 7 % | + 16 700 | PHEV |
| 3.0 TFSI e quattro/490 ch | 117 000 | 10 % | + 16 700 | PHEV |
| **Q9 (nouveau)** | | | | |
| 3.0 TDI Hybride/299 ch | 124 500 | nc | + 80 000 | D |
| **BENTLEY** | | | | |
| Flying Spur | 235 966 | nc | + 80 000 | E |
| Flying Spur Speed | 294 857 | nc | + 80 000 | E |
| Continental GT | 253 109 | nc | + 80 000 | E |
| Continental GT Speed | 311 899 | nc | nc | PHEV |
| Continental GTC | 278 420 | nc | + 80 000 | E |
| Continental GTC Speed | 338 420 | nc | nc | PHEV |
| Bentayga V8 | 219 328 | nc | + 80 000 | E |
| Bentayga S | 253 513 | nc | + 80 000 | E |
| Bentayga Hybrid | 219 328 | nc | nc | PHEV |
| **BMW** | | | | |
| **Série 1** | | | | |
| 116/122 ch | 36 550 | 9 % | + 1 504 | E |
| 120/170 ch | 40 550 | 14 % | + 330 | E |
| 123 xDrive/218 ch | 46 550 | 11 % | + 2 436 | E |
| M135 xDrive/300 ch | 58 850 | 10 % | + 29 663 | E |
| 120d/163 ch | 43 150 | 13 % | + 850 | D |
| **X1** | | | | |
| sDrive20i/170 ch | 47 750 | 5 % | + 2 068 | E |
| M35i xDrive/300 ch | 65 000 | 0 % | + 35 535 | E |
| xDrive25e/245 ch | 56 850 | 6 % | + 2 450 | PHEV |
| xDrive30e/326 ch | 59 850 | 4 % | + 2 525 | PHEV |
| sDrive20d/163 ch | 50 550 | 6 % | + 2 090 | D |
| xdrive23d/211 ch | 54 800 | 7 % | + 3 425 | D |
| **iX1** | | | | |
| eDrive20 64,8 kWh/204 ch | 46 990 | 10 % | - 3 380 | Elec |
| xDrive30 64,8 kWh/313 ch | 57 300 | 14 % | - 345 | Elec |
| **X2** | | | | |
| sDrive20i/170 ch | 49 750 | 7 % | 2 268 | E |
| M35i xDrive/300 ch | 67 000 | nc | 33 674 | E |
| sDrive20d/163 ch | 52 550 | 5 % | 2 410 | D |
| **iX2** | | | | |
| eDrive20 64,8 kWh/204 ch | 46 990 | 10 % | - 3 380 | Elec |
| xDrive30 64,8 kWh/313 ch | 59 300 | 6 % | - 345 | Elec |
| **Série 2 Active Tourer** | | | | |
| 220i/170 ch | 42 000 | 6 % | + 1 768 | E |
| 225e xDrive/245 ch | 51 500 | 9 % | + 2 000 | PHEV |
| 220d/170 ch | 42 000 | 10 % | nc | D |
| **Série 2 Coupé** | | | | |
| 220i/184 ch | 52 850 | 4 % | + 3 769 | E |
| 230i/245 ch | 56 450 | 4 % | + 5 279 | E |
| M240i xDrive/392 ch | 68 850 | 0 % | + 19 836 | E |
| M2/480 ch | 87 800 | nc | + 80 000 | E |
| 220d/190 ch | 55 750 | 4 % | + 2 368 | D |
| **Série 2 Gran Coupé** | | | | |
| 216/122 ch | 40 050 | 12 % | + 1 276 | E |
| 220/170 ch | 44 050 | 1 % | + 530 | E |
| 223 xDrive/218 ch | 50 050 | 5 % | + 2 572 | E |
| M235 xDrive/300 ch | 62 350 | nc | + 23 880 | E |
| 220d/163 ch | 46 650 | 4 % | + 1 050 | D |
| **Série 3** | | | | |
| 318i/156 ch | 50 950 | 8 % | + 4 119 | E |
| 320i xDrive/184 ch | 55 450 | 8 % | + 5 905 | E |
| M340i xDrive/392 ch | 74 800 | nc | + 10 859 | E |
| M3 Competition/530 ch | 123 100 | nc | + 80 000 | E |
| 330e/292 ch | 63 650 | 25 % | + 700 | PHEV |
| 318d/150 ch | 52 950 | 8 % | + 1 748 | D |
| 320d xDrive/190 ch | 58 450 | 8 % | + 3 061 | D |
| M340d xDrive/340 ch | 74 800 | nc | + 10 137 | D |
| **Série 3 Touring** | | | | |
| 318i/156 ch | 52 250 | 14 % | + 5 943 | E |
| 320i xDrive/184 ch | 54 250 | 10 % | + 5 955 | E |
| M340i xDrive/392 ch | 76 100 | nc | + 18 425 | E |
| M3 Competition/530 ch | 125 300 | nc | + 80 000 | E |
| 330e/292 ch | 64 950 | 19 % | + 1 250 | PHEV |
| 318d/150 ch | 54 250 | 10 % | + 2 686 | D |
| 320d xDrive/190 ch | 59 750 | 10 % | + 4 370 | D |
| M340d xDrive/340 ch | 76 100 | nc | + 14 581 | D |
| **i3 (nouvelle)** | | | | |
| 50 xDrive 108,7 kWh/469 ch | 74 850 | nc | - 345 | Elec |
| **Série 4 Coupé** | | | | |
| 420i/184 ch | 56 450 | 7 % | + 3 726 | E |
| M440i xDrive/392 ch | 78 300 | 5 % | + 15 092 | E |
| M4 Competition/530 ch | 124 100 | 5 % | + 80 000 | E |
| 420d xDrive/190 ch | 61 950 | 9 % | + 4 179 | D |
| M440d xDrive/340 ch | 78 300 | 5 % | + 14 395 | D |
| **Série 4 Gran Coupé** | | | | |
| 420i/184 ch | 56 450 | 5 % | + 6 229 | E |
| M440i xDrive/392 ch | 78 300 | 5 % | + 22 111 | E |
| 420d xdrive/190 ch | 61 950 | 5 % | + 6 249 | D |
| 430d xDrive/286 ch | 68 950 | 5 % | + 10 543 | D |
| **Série 4 Cabriolet** | | | | |
| 420i/184 ch | 64 650 | 9 % | + 7 793 | E |
| M440i xDrive/392 ch | 86 500 | 9 % | + 21 014 | E |
| M4 Competition/530 ch | 130 800 | 9 % | + 80 000 | E |
| 420d/190 ch | 67 650 | 9 % | + 6 129 | D |
| M440d xdrive/340 ch | 86 500 | 9 % | + 26 897 | D |
| **i4** | | | | |
| eDrive35 67,1 kWh/286 ch | 57 850 | 10 % | - 345 | Elec |
| eDrive40 81,3 kWh/340 ch | 64 250 | 4 % | - 345 | Elec |
| M60 xDrive 81,3 kWh/601 ch | 78 950 | 9 % | - 345 | Elec |
| **X3** | | | | |
| 20 xDrive/208 ch | 65 950 | 1 % | + 12 529 | E |
| M50 xDrive/398 ch | 92 050 | 1 % | + 42 585 | E |
| 30e xDrive/299 ch | 73 950 | 5 % | + 6 500 | PHEV |
| 20d xdrive/197 ch | 66 950 | 2 % | + 12 376 | D |
| 40d xDrive/303 ch | 75 950 | 1 % | + 20 192 | D |
| **iX3 (nouveau)** | | | | |
| 40 82,6 kWh/320 ch | 64 550 | nc | - 300 | Elec |
| 50 xDrive 108,7 kWh/469 ch | 71 950 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Série 5** | | | | |
| 520i/208 ch | 65 150 | 7 % | + 3 358 | E |
| 530e/299 ch | 73 950 | 8 % | + 3 600 | PHEV |
| 550e xDrive/489 ch | 85 950 | 0 % | + 6 875 | PHEV |
| M5/727 ch | 162 900 | 1 % | + 17 300 | PHEV |
| 520d/197 ch | 67 450 | 7 % | + 4 401 | D |
| 540d xDrive/303 ch | 78 450 | 7 % | + 10 443 | D |
| **Série 5 Touring** | | | | |
| 520i/208 ch | 66 650 | 3 % | + 4 886 | E |
| 530e/299 ch | 75 450 | 8 % | + 4 800 | PHEV |
| 550e xDrive/489 ch | 87 450 | 5 % | + 8 300 | PHEV |
| M5/727 ch | 165 900 | 1 % | + 18 500 | PHEV |
| 520d/197 ch | 68 950 | 3 % | + 6 405 | D |
| 540d xDrive/303 ch | 79 950 | 3 % | + 14 012 | D |
| **i5** | | | | |
| eDrive40 81,2 kWh/340 ch | 76 250 | 2 % | - 345 | Elec |
| xDrive40 81,2 kWh/394 ch | 81 650 | nc | - 345 | Elec |
| M60 xDrive 81,2 kWh/601 ch | 109 900 | 16 % | - 345 | Elec |
| **i5 Touring** | | | | |
| eDrive40 81,2 kWh/340 ch | 77 750 | 7 % | - 345 | Elec |
| xDrive40 81,2 kWh/394 ch | 83 150 | nc | - 345 | Elec |
| M60 xDrive 81,2 kWh/601 ch | 112 300 | 6 % | - 345 | Elec |
| **X5 (nouveau)** | | | | |
| 50e xDrive/489 ch | 105 950 | nc | nc | PHEV |
| M60e xDrive/612 ch | 128 500 | nc | nc | PHEV |
| **iX5 (nouveau)** | | | | |
| 60 xDrive 141 kWh/578 ch | 105 950 | nc | - 345 | Elec |
| **iX** | | | | |
| xDrive45 94,8 kWh/408 ch | 89 400 | 4 % | - 345 | Elec |
| xDrive60 109,1 kWh/544 ch | 107 200 | 5 % | - 345 | Elec |
| M60 xDrive 108,9 kWh/659 ch | 137 600 | 5 % | - 345 | Elec |
| **XM** | | | | |
| 50e/476 ch | 143 500 | 2 % | + 22 850 | PHEV |
| Label/748 ch | 188 500 | 9 % | + 26 590 | PHEV |
| **Série 7** | | | | |
| 750e xDrive/489 ch | 136 350 | 13 % | + 15 650 | PHEV |
| M760e xDrive/571 ch | 161 700 | 7 % | + 17 750 | PHEV |
| 740d xDrive/299 ch | 124 200 | 3 % | + 24 420 | D |
| **i7** | | | | |
| eDrive50 101,7 kWh/455 ch | 131 550 | 14 % | - 345 | Elec |
| xDrive60 101,7 kWh/544 ch | 154 850 | 14 % | - 345 | Elec |
| **BYD** | | | | |
| **Dolphin Surf** | | | | |
| 30 kWh*/88 ch | 19 990 | 6 % | - 300 | Elec |
| 43,2 kWh*/156 ch | 23 990 | 5 % | - 300 | Elec |
| **Dolphin G (nouvelle)** | | | | |
| 1.5 DM-i/175 ch | 23 990 | 6 % | 0 | PHEV |
| 1.5 DM-i/212 ch | 26 990 | nc | 0 | PHEV |
| **Atto 2** | | | | |
| 1.5 DM-i/166 ch | 26 990 | 4 % | 0 | PHEV |
| 1.5 DM-i/212 ch | 29 990 | 8 % | 0 | PHEV |
| 64,8 kWh*/204 ch | 35 990 | 16 % | - 300 | Elec |
| **Dolphin** | | | | |
| 60,4 kWh*/204 ch | 34 990 | 16 % | - 300 | Elec |
| **Atto 3 Evo (nouveau)** | | | | |
| 74,8 kWh*/313 ch | 38 990 | 0 % | - 300 | Elec |
| 74,8 kWh*/449 ch | 42 490 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Seal 6** | | | | |
| DM-i/184 ch | 38 490 | 7 % | 0 | PHEV |
| DM-i/212 ch | 43 490 | 10 % | + 650 | PHEV |
| **Seal 6 Touring** | | | | |
| DM-i/184 ch | 39 990 | 8 % | + 100 | PHEV |
| DM-i/212 ch | 44 990 | 10 % | + 1 050 | PHEV |
| **Sealion 5 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 DM-i/212 ch | 30 990 | 5 % | + 240 | PHEV |
| **Seal** | | | | |
| 82,5 kWh*/313 ch | 47 990 | 8 % | - 300 | Elec |
| AWD 82,5 kWh*/530 ch | 50 990 | 3 % | - 300 | Elec |
| **Seal U** | | | | |
| DM-i/218 ch | 39 500 | 8 % | + 2 600 | PHEV |
| DM-i/324 ch | 46 500 | 8 % | + 5 500 | PHEV |
| Electric 71,8 kWh*/218 ch | 42 890 | 5 % | - 300 | Elec |
| Electric 87 kWh*/218 ch | 46 390 | 6 % | - 300 | Elec |

** Capacité brute.*

# Prix des voitures neuves

| | Prix en euros | Remise possible | Bonus ou malus | Énergie |
|---|---|---|---|---|
| **BYD (suite)** | | | | |
| **Sealion 7** | | | | |
| 82,5 kWh */313 ch | 46 990 | 8 % | - 300 | Elec |
| AWD 82,5 kWh */530 ch | 51 990 | 8 % | - 300 | Elec |
| AWD 91,3 kWh */530 ch | 56 490 | 8 % | - 300 | Elec |
| **Tang** | | | | |
| AWD 108,8 kWh */517 ch | 72 000 | 3 % | - 300 | Elec |
| **CADILLAC** | | | | |
| Optiq 75 kWh */304 ch | 69 500 | nc | 0 | Elec |
| Lyriq 102 kWh */528 ch | 85 000 | nc | 0 | Elec |
| Lyriq V 91 kWh */615 ch | 110 184 | nc | 0 | Elec |
| Vistiq 91 kWh */646 ch | 100 540 | nc | 0 | Elec |
| **CHERY** | | | | |
| **Tiggo 7 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 CSH Hybride/204 ch | 26 990 | nc | nc | FHEV |
| 1.5 CSH Hybride rech./204 ch | 32 490 | nc | 0 | PHEV |
| **Tiggo 8 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 CSH Hybride rech./204 ch | 38 990 | nc | 0 | PHEV |
| **CHEVROLET** | | | | |
| Corvette Stingray 2LT Coupé | 179 900 | nc | + 80 000 | E |
| Corvette Z06 Coupé | 262 900 | nc | + 80 000 | E |
| Corvette E-Ray Coupé | 239 900 | nc | + 80 000 | FHEV |
| Corvette Stingray 2LT Conver. | 186 900 | nc | + 80 000 | E |
| Corvette Z06 Convertible | 269 900 | nc | + 80 000 | E |
| Corvette E-Ray Convertible | 246 900 | nc | + 80 000 | FHEV |
| **CITROEN** | | | | |
| **C3** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 16 390 | 5 % | + 540 | E |
| 1.2 Hybride/110 ch | 21 600 | 2 % | + 190 | FHEV |
| Electrique 29 kWh/113 ch | 20 390 | 4 % | - 3 600 | Elec |
| Electrique 42 kWh/113 ch | 23 850 | 2 % | - 3 600 | Elec |
| **C3 Aircross** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 20 390 | 5 % | + 1 386 | E |
| 1.2 Hybride/110 ch | 23 390 | 7 % | + 260 | FHEV |
| 1.2 Hybride/145 ch | 27 000 | 16 % | + 310 | FHEV |
| Electrique 42 kWh/113 ch | 26 090 | 3 % | - 3 600 | Elec |
| Electrique 51 kWh/113 ch | 29 950 | 1 % | - 3 600 | Elec |
| **C4** | | | | |
| 1.2 Hybride/110 ch | 30 300 | 10 % | + 50 | FHEV |
| 1.2 Hybride/145 ch | 32 750 | 21 % | 0 | FHEV |
| Electrique 46 kWh/136 ch | 34 500 | 5 % | - 3 600 | Elec |
| Electrique 51 kWh/156 ch | 36 450 | 6 % | - 3 600 | Elec |
| **C4 X** | | | | |
| 1.2 Hybride/145 ch | 32 500 | 10 % | 0 | FHEV |
| Electrique 46 kWh/136 ch | 35 200 | 6 % | - 3 600 | Elec |
| Electrique 51 kWh/156 ch | 37 150 | 7 % | - 3 600 | Elec |
| **C5 Aircross** | | | | |
| 1.2 Hybride/145 ch | 35 990 | 23 % | 870 | FHEV |
| 1.6 Hyb. Rechargeable/225 ch | 43 490 | 9 % | + 2 735 | PHEV |
| Electrique 73 kWh/210 ch | 40 990 | 11 % | - 3 600 | Elec |
| Electrique 97 kWh/230 ch | 46 990 | nc | - 4 800 | Elec |
| **Berlingo** | | | | |
| 1.2 Turbo/110 ch | 26 150 | nc | nc | E |
| 1.5 Diesel/100 ch | 26 750 | nc | nc | D |
| 1.5 Diesel/130 ch | 41 000 | 9 % | nc | D |
| 54 kWh/136 ch | 37 050 | nc | - 3 600 | Elec |
| **CUPRA** | | | | |
| **Raval (nouvelle)** | | | | |
| Plus 37 kWh/136 ch | 30 150 | nc | - 3 450 | Elec |
| Endurance 52 kWh/211 ch | 36 100 | 0 % | -3 450 | Elec |
| VZ 52 kWh/226 ch | 42 000 | 0 % | -3 450 | Elec |
| **Leon** | | | | |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 41 110 | 11 % | + 330 | E |
| 2.0 TSI/300 ch | 47 750 | 8 % | + 26 302 | E |
| 2.0 TSI/325 ch | 49 895 | 8 % | + 24 291 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 48 300 | 12 % | 0 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 52 280 | 12 % | + 80 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 43 770 | 8 % | + 740 | D |
| **Leon Sportstourer** | | | | |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 43 270 | 8 % | + 400 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 50 460 | 11 % | + 200 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 54 470 | 10 % | + 560 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 45 930 | 8 % | + 1 058 | D |
| **Born (nouvelle)** | | | | |
| Plus 58 kWh/190 ch | 40 070 | 9 % | -3 450 | Elec |
| Endurance 79 kWh/230 ch | 46 070 | 8 % | -3 450 | Elec |
| VZ 79 kWh/325 ch | 49 670 | 9 % | -3 450 | Elec |
| **Terramar** | | | | |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 47 590 | 13 % | + 3 009 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 54 960 | 13 % | + 1 980 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 59 160 | 11 % | + 2 019 | PHEV |
| **Formentor** | | | | |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 44 325 | 13 % | + 983 | E |
| 2.0 TSI 4Drive/333 ch | 58 660 | 9 % | + 80 000 | E |
| VZ5/390 ch | 76 190 | nc | + 80 000 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 52 445 | 15 % | + 170 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 58 660 | 16 % | + 420 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 46 810 | 13 % | + 1 686 | D |
| **Tavascan** | | | | |
| 58 kWh/190 ch | 44 990 | 9 % | - 345 | Elec |
| Endurance 77 kWh/286 ch | 47 430 | 9 % | - 345 | Elec |
| VZ 4Drive 77 kWh/340 ch | 65 680 | 8 % | - 345 | Elec |
| **DACIA** | | | | |
| **Spring** | | | | |
| 24,3 kWh/70 ch | 16 900 | 0 % | - 380 | Elec |
| 24,3 kWh/102 ch | 19 700 | 0 % | - 380 | Elec |
| **Sandero** | | | | |
| 1.0 SCe/65 ch | 13 290 | 0 % | + 400 | E |
| 1.0 TCe/100 ch | 13 990 | 0 % | + 360 | E |
| 1.8 hybrid/155 ch | 19 900 | nc | nc | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 16 150 | 0 % | + 100 | GPL |
| **Sandero Stepway** | | | | |
| 1.0 TCe/110 ch | 17 650 | 0 % | + 818 | E |
| 1.8 hybrid/155 ch | 21 400 | nc | 0 | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 16 350 | 0 % | + 210 | GPL |
| **Jogger** | | | | |
| 1.0 TCe/110 ch | 20 700 | 0 % | + 1 386 | E |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 18 700 | 0 % | + 280 | GPL |
| 1.8 hybrid/155 ch | 25 600 | 0 % | 0 | FHEV |
| **Duster** | | | | |
| 1.2 mild hybrid/140 ch | 24 000 | 1 % | + 400 | E |
| 1.8 hybrid/155 ch | 26 900 | 2 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 19 990 | 0 % | + 330 | GPL |
| 1.2 hybrid-G 4x4/150 ch | 28 800 | 4 % | + 240 | GPL |
| **Bigster** | | | | |
| 1.2 mild hybrid/140 ch | 27 100 | 6 % | + 360 | E |
| 1.8 hybrid/155 ch | 29 990 | 4 % | 0 | FHEV |
| 1.2 mild hybrid-G/140 ch | 24 990 | 1 % | + 190 | GPL |
| 1.2 hybrid-G 4x4/150 ch | 31 200 | 1 % | + 210 | GPL |
| **DENZA** | | | | |
| **Bao 5 (nouveau)** | | | | |
| DM-i/544 ch | 75 630 | nc | nc | PHEV |
| **Z9 GT (nouvelle)** | | | | |
| DM-i/776 ch | 101 000 | 0 % | nc | PHEV |
| 122,5 kWh/1 156 ch | 115 000 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Z Coupé (nouveau)** | | | | |
| 77 kWh/nc | 156 300 | nc | - 300 | Elec |
| Racing 77 kWh/1 604 ch | 189 600 | nc | - 300 | Elec |
| **Z Spider (nouveau)** | | | | |
| 77 kWh/nc | 173 300 | nc | - 300 | Elec |
| **D9 (nouvelle)** | | | | |
| DM-i/353 ch | 78 500 | nc | nc | PHEV |
| **DS AUTOMOBILES** | | | | |
| **DS 3** | | | | |
| 1.2 Hybride/145 ch | 36 650 | 22 % | + 150 | FHEV |
| E-Tense 51 kWh/156 ch | 42 500 | 9 % | - 3 600 | Elec |
| **N°4 (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Hybride/145 ch | 39 300 | 22 % | + 230 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/240 ch | 48 200 | 9 % | 0 | PHEV |
| 1.5 BlueHDi/130 ch | 40 900 | nc | + 1 761 | D |
| E-Tense 58,3 kWh /213 ch | 46 990 | 10 % | - 3 600 | Elec |
| **N°7 (nouveau)** | | | | |
| 1.2 Hybride/145 ch | 43 900 | 6 % | nc | FHEV |
| FWD 74 kWh/230 ch | 46 990 | nc | - 3 600 | Elec |
| FWD 97,2 kWh/245 ch | 50 610 | nc | - 380 | Elec |
| AWD 97,2 kWh/350 ch | 71 520 | nc | - 380 | Elec |
| **N°8** | | | | |
| FWD 74 kWh/230 ch | 59 500 | 15 % | - 380 | Elec |
| FWD 97,2 kWh/245 ch | 63 600 | 7 % | - 380 | Elec |
| AWD 97,2 kWh/350 ch | 74 900 | 5 % | - 380 | Elec |
| **FERRARI** | | | | |
| Amalfi | 234 516 | nc | + 80 000 | E |
| 296 GTS | 315 380 | nc | + 80 000 | PHEV |
| 296 Speciale | 405 000 | nc | + 80 000 | PHEV |
| 849 Testarossa | 493 518 | nc | + 80 000 | PHEV |
| SF90 XX Stradale | 770 000 | nc | + 80 000 | PHEV |
| 12Cilindri | 385 580 | nc | + 80 000 | E |
| F80 | 3 541 607 | nc | + 80 000 | FHEV |
| Purosangue | 441 073 | nc | + 80 000 | E |
| **FIAT** | | | | |
| **Pandina** | | | | |
| 1.0 Hybrid/65 ch | 15 900 | 9 % | + 150 | E |
| **500** | | | | |
| 1.0 Hybrid/65 ch | 19 400 | 3 % | + 240 | E |
| 21,3 kWh/95 ch | 28 900 | 16 % | - 3 600 | Elec |
| 37,3 kWh/118 ch | 32 400 | 16 % | - 3 600 | Elec |
| Abarth 37,3 kWh/155 ch | 36 900 | 8 % | - 3 600 | Elec |
| **500 3+1** | | | | |
| 1.0 Hybrid/65 ch | 20 900 | nc | nc | E |
| 21,3 kWh/95 ch | 30 400 | 13 % | - 3 600 | Elec |
| 37,3 kWh/118 ch | 33 900 | 13 % | - 3 600 | Elec |
| **500 Cabrio** | | | | |
| 1.0 Hybrid/65 ch | 22 400 | 4 % | + 310 | E |
| 21,3 kWh/95 ch | 31 900 | 18 % | - 3 600 | Elec |
| 37,3 kWh/118 ch | 35 400 | 17 % | - 3 600 | Elec |
| Abarth 37,3 kWh/155 ch | 39 900 | 16 % | - 3 600 | Elec |
| **Grande Panda** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 16 900 | 0 % | + 898 | E |
| 1.2 Hybrid Turbo/110 ch | 19 400 | 6 % | + 210 | FHEV |
| 42 kWh/113 ch | 23 900 | 7 % | - 3 600 | Elec |
| **600** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 23 700 | nc | nc | E |
| 1.2 Hybrid Turbo/110 ch | 25 700 | nc | nc | FHEV |
| 1.2 Hybrid Turbo/145 ch | 27 200 | 9 % | + 75 | FHEV |
| 51 kWh/156 ch | 36 400 | 15 % | - 3 600 | Elec |
| Abarth 51 kWh/280 ch | 46 900 | 7 % | - 3 600 | Elec |
| **FORD** | | | | |
| **Puma** | | | | |
| 1.0 EcoBoost Hybrid/125 ch | 27 790 | 17 % | + 360 | E |
| 1.0 Hybrid PowerShift/155 ch | 29 990 | 17 % | + 898 | E |
| ST/170 ch | 38 990 | 14 % | + 1 504 | E |
| Gen-E 43 kWh/169 ch | 33 990 | 16 % | - 4 700 | Elec |
| **Kuga** | | | | |
| 2.5 Hybrid Flexifuel/180 ch | 38 390 | 17 % | + 890 | E85 |
| 2.5 Hybrid i-AWD/183 ch | 42 890 | 14 % | + 1 883 | FHEV |
| 2.5 Hybride Rech./243 ch | 47 490 | 16 % | + 840 | PHEV |
| **Explorer** | | | | |
| 58 kWh/190 ch | 39 990 | nc | nc | Elec |
| 79 kWh/286 ch | 45 990 | nc | nc | Elec |
| 77 kWh AWD/340 ch | 52 590 | 8 % | - 390 | Elec |
| **Capri** | | | | |
| 58 kWh/190 ch | 42 490 | nc | - 3 500 | Elec |
| 79 kWh/286 ch | 48 490 | 10 % | - 4 700 | Elec |
| 77 kWh AWD/340 ch | 55 090 | 10 % | - 390 | Elec |
| **Mustang** | | | | |
| 5.0 V8/446 ch | 59 300 | 0 % | + 80 000 | E |
| Dark Horse/453 ch | 71 300 | 0 % | + 80 000 | E |
| **Mustang Convertible** | | | | |
| 5.0 V8/446 ch | 63 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| Dark Horse/453 ch | 74 300 | 0 % | + 80 000 | E |
| **Mustang Mach-E** | | | | |
| 73 kWh/268 ch | 52 490 | nc | nc | Elec |
| 88 kWh/276 ch | 65 490 | nc | nc | Elec |
| 88 kWh AWD/375 ch | 74 490 | nc | nc | Elec |
| 91 kWh AWD/487 ch | 82 490 | 12 % | - 390 | Elec |
| **Tourneo Courier** | | | | |
| 1.0 EcoBoost/125 ch | 24 600 | 7 % | nc | E |
| 51 kWh/136 ch | 35 400 | 4 % | - 4 700 | Elec |
| **Tourneo Connect** | | | | |
| 1.5 EcoBoost/115 ch | 38 117 | 8 % | nc | E |
| 1.5 EcoBoost PHEV/150 ch | 49 853 | 13 % | + 1 810 | PHEV |
| 2.0 EcoBlue/102 ch | 39 557 | 8 % | + 3 125 | D |
| 2.0 EcoBlue/122 ch | 46 037 | 7 % | + 4 251 | D |
| **GEELY** | | | | |
| **Starray (nouveau)** | | | | |
| 1.5 PHEV/218 ch/18,4 kWh | 34 990 | nc | nc | PHEV |
| 1.5 PHEV/218 ch/29,8 kWh | 38 990 | nc | nc | PHEV |
| **E5 (nouveau)** | | | | |
| 60,2 kWh/218 ch | 37 990 | 0 % | - 300 | Elec |
| 68,4 kWh/218 ch | 39 990 | 0 % | - 300 | Elec |
| **GENESIS** | | | | |
| **GV60 (nouveau)** | | | | |
| 84 kWh/229 ch | 54 200 | nc | - 300 | Elec |
| 84 kWh/318 ch | 64 100 | nc | - 300 | Elec |
| 84 kWh/490 ch | 74 100 | nc | - 300 | Elec |
| **Electrified GV70 (nouveau)** | | | | |
| 84 kWh/490 ch | 68 400 | nc | - 300 | Elec |
| **Electrified G80 (nouveau)** | | | | |
| 94,5 kWh/370 ch | 82 000 | nc | - 300 | Elec |
| **HONDA** | | | | |
| **Jazz** | | | | |
| 1.5 e:HEV/122 ch | 28 160 | 6 % | 0 | FHEV |
| **Jazz Crosstar** | | | | |
| 1.5 e:HEV/122 ch | 31 510 | 3 % | + 50 | FHEV |
| **HR-V** | | | | |
| 1.5 e:HEV/131 ch | 35 240 | 13 % | + 360 | FHEV |
| **Civic** | | | | |
| 2.0 e:HEV/184 ch | 36 870 | 7 % | + 50 | FHEV |
| **Prelude (nouveau)** | | | | |
| 2.0 i-MMD/184 ch | 49 900 | nc | + 240 | FHEV |
| **ZR-V** | | | | |
| 2.0 e:HEV/184 ch | 43 950 | 14 % | + 2 583 | FHEV |
| **CR-V** | | | | |
| 2.0 e:HEV/184 ch | 49 980 | 6 % | + 3 044 | FHEV |
| 2.0 e:PHEV/184 ch | 58 150 | 8 % | + 2 300 | PHEV |
| **HYUNDAI** | | | | |
| **Inster** | | | | |
| 42 kWh 5 pl./97 ch | 25 350 | 7 % | - 3 600 | Elec |
| 49 kWh 5 pl./115 ch | 28 600 | 4 % | - 3 600 | Elec |
| **Inster Cross** | | | | |
| 49 kWh 5 pl./115 ch | 32 300 | 12 % | - 3 600 | Elec |
| **i20** | | | | |
| 1.0 T-GDi/90 ch | 22 250 | 7 % | + 898 | E |
| **Bayon** | | | | |
| 1.0 T-GDi/90 ch | 23 900 | 8 % | + 1 074 | E |
| **Kona** | | | | |
| 1.6 Hybrid/138 ch | 35 400 | 9 % | 0 | FHEV |
| 48 kWh/156 ch | 36 850 | 20 % | - 4 800 | Elec |
| 65 kWh/217 ch | 40 250 | 8 % | - 4 800 | Elec |
| **Ioniq 5** | | | | |
| 63 kWh/170 ch | 45 800 | 9 % | - 400 | Elec |
| 84 kWh/229 ch | 49 800 | 11 % | - 400 | Elec |
| 84 kWh Htrac/325 ch | 63 800 | 11 % | - 400 | Elec |
| N 84 kWh/650 ch | 79 000 | 1 % | - 400 | Elec |
| **Tucson** | | | | |
| 1.6 Hybrid/239 ch | 38 800 | 18 % | + 470 | FHEV |
| 1.6 Plug-in/288 ch | 43 600 | 17 % | + 1 370 | PHEV |
| **Ioniq 6 (nouvelle)** | | | | |
| N 84 kWh/650 ch | 79 000 | nc | - 400 | Elec |
| **Santa Fé** | | | | |
| 1.6 Hybrid/239 ch | 52 200 | nc | + 10 494 | FHEV |
| 1.6 Plug-in Htrac/288 ch | 61 600 | nc | + 7 125 | PHEV |
| **Nexo (nouveau)** | | | | |
| 204 ch | 71 100 | nc | 0 | Hyd |
| **Ioniq 9** | | | | |
| 110 kWh/218 ch | 70 450 | 8 % | - 400 | Elec |
| 110 kWh Htrac/307 ch | 82 050 | 9 % | - 400 | Elec |
| 110 kWh Perf. Htrac/428 ch | 87 450 | 10 % | - 400 | Elec |
| **JAECOO** | | | | |
| **5 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 SHS-H/224 ch | 26 990 | 0 % | nc | FHEV |
| **7 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 SHS-H/224 ch | 29 990 | 0 % | nc | FHEV |
| 1.5 SHS-P/279 ch | 35 990 | 0 % | nc | PHEV |
| **JEEP** | | | | |
| **Avenger (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Turbo T3/100 ch | 25 590 | 4 % | + 740 | E |
| 1.2 e-hybrid/110 ch | 27 890 | 5 % | + 100 | FHEV |
| 1.2 4xe hybride/145 ch | 35 390 | 3 % | + 330 | FHEV |
| 51 kWh/156 ch | 35 990 | 10 % | -3 600 | Elec |
| **Renegade** | | | | |
| 1.5 e-Hybrid/130 ch | 32 190 | 9 % | + 540 | E |
| 1.3 4xe/240 ch | 44 900 | 11 % | + 1 450 | PHEV |
| **Compass (nouveau)** | | | | |
| 1.2 e-Hybrid/145 ch | 39 190 | 4 % | + 1 946 | FHEV |
| 1.6 e-Hybrid Plug-In/225 ch | 42 990 | 4 % | + 2 990 | PHEV |
| 73 kWh/213 ch | 43 890 | 3 % | - 3 600 | Elec |
| **Wrangler Unlimited** | | | | |
| 4xe/380 ch | 81 700 | 6 % | + 49 090 | PHEV |
| **Grand Cherokee** | | | | |
| 4xe/380 ch | 99 500 | 12 % | + 21 170 | PHEV |
| **KIA** | | | | |
| **Picanto** | | | | |
| 1.0 GDi/68 ch | 17 290 | 8 % | + 240 | E |
| **Stonic** | | | | |
| 1.0 T-GDi/100 ch | 23 290 | 11 % | + 740 | E |
| 1.0 T-GDi MHEV/115 ch | 24 490 | 10 % | + 360 | E |
| **EV2 (nouveau)** | | | | |
| 42,2 kWh/147 ch | 26 670 | 7 % | - 3 500 | Elec |
| 61 kWh/135 ch | 33 320 | 7 % | - 4 700 | Elec |
| **EV3** | | | | |
| 58,3 kWh/204 ch | 36 490 | 12 % | - 300 | Elec |
| 81,4 kWh/204 ch | 41 490 | 8 % | - 300 | Elec |
| **EV4** | | | | |
| 58,3 kWh/204 ch | 38 690 | 9 % | - 4 700 | Elec |
| 81,4 kWh/204 ch | 43 290 | 8 % | - 4 700 | Elec |
| 81,4 kWh AWD/265 ch | 48 890 | 7 % | - 300 | Elec |
| GT 81,4 kWh/292 ch | 56 390 | 6 % | - 300 | Elec |
| **EV4 Fastback** | | | | |
| 58,3 kWh/204 ch | 42 290 | 0 % | - 300 | Elec |
| 81,4 kWh/204 ch | 46 890 | 3 % | - 300 | Elec |
| **Niro (nouveau)** | | | | |
| 1.6 GDi Hybride/138 ch | 34 950 | 10 % | 0 | FHEV |
| **Sportage** | | | | |
| 1.6 Hybride/239 ch | 39 550 | 13 % | + 1 300 | FHEV |
| **EV5 (nouveau)** | | | | |
| 81,4 kWh/218 ch | 44 990 | 4 % | - 300 | Elec |
| 81,4 kWh/265 ch | 49 990 | 4 % | - 300 | Elec |
| GT 81,4 kWh/306 ch | 58 290 | 3 % | - 300 | Elec |
| **EV6** | | | | |
| 84 kWh/229 ch | 49 990 | 8 % | - 300 | Elec |
| 84 kWh/325 ch | 53 990 | 8 % | - 300 | Elec |
| GT 84 kWh/609 ch | 72 790 | 6 % | - 300 | Elec |
| **Sorento** | | | | |
| 1.6 Hyb. Rechargeable/288 ch | 56 990 | 6 % | + 4 900 | PHEV |
| **EV9** | | | | |
| 76,1 kWh/218 ch | 65 400 | 3 % | - 300 | Elec |
| 99,8 kWh/204 ch | 71 400 | 3 % | - 300 | Elec |
| 99,8 kWh/385 ch | 88 100 | 2 % | - 300 | Elec |
| GT 99,8 kWh/508 ch | 98 100 | 3 % | - 300 | Elec |
| **LAMBORGHINI** | | | | |
| Temerario | 310 140 | nc | + 80 000 | E |
| Revuelto | 506 800 | nc | + 80 000 | E |
| Urus SE | 263 498 | nc | + 19 285 | PHEV |
| **LANCIA** | | | | |
| **Ypsilon** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 21 800 | nc | + 330 | E |
| 1.2 Ibrida/110 ch | 24 800 | 7 % | 0 | FHEV |
| Elettrica 51 kWh/156 ch | 34 800 | 12 % | - 3 600 | Elec |
| H.F. Perfo 51 kWh/280 ch | 42 400 | 5 % | - 3 600 | Elec |
| **LAND ROVER** | | | | |
| **Range Rover Evoque** | | | | |
| P270e/269 ch | 62 900 | 3 % | + 7 825 | PHEV |
| D200/204 ch | 57 300 | nc | + 24 218 | D |
| **Discovery Sport** | | | | |
| PHEV/269 ch | 61 600 | 5 % | + 8 900 | PHEV |
| D200/204 ch | 64 000 | 4 % | + 41 521 | D |
| **Range Rover Velar** | | | | |
| P400e/404 ch | 83 100 | 7 % | + 11 270 | PHEV |
| D200/204 ch | 71 200 | 5 % | + 27 319 | D |
| **Defender 90** | | | | |
| V8 P425/425 ch | 99 200 | nc | + 80 000 | E |
| D200/200 ch | 67 600 | 5 % | + 80 000 | D |
| D250/249 ch | 72 400 | 5 % | + 80 000 | D |
| D350/350 ch | 87 500 | nc | + 80 000 | D |
| **Defender 110** | | | | |
| V8 P425/425 ch | 102 500 | nc | + 80 000 | E |
| Octa/635 ch | 185 400 | nc | + 80 000 | E |
| PHEV/300 ch | 81 500 | 2 % | + 20 420 | PHEV |
| D250/249 ch | 77 100 | 5 % | + 80 000 | D |
| D350/350 ch | 93 500 | nc | + 80 000 | D |
| **Range Rover Sport** | | | | |
| P530/530 ch | 137 900 | nc | + 80 000 | E |
| P635/635 ch | 181 500 | nc | + 80 000 | E |
| P460e/460 ch | 103 300 | 2 % | + 24 080 | PHEV |
| P550e/550 ch | 143 800 | 3 % | + 26 330 | PHEV |
| D250/249 ch | 97 600 | 0 % | + 80 000 | D |
| D350/350 ch | 127 300 | 0 % | + 80 000 | D |
| **Range Rover** | | | | |
| P530/530 ch | 175 400 | 0 % | + 80 000 | E |
| P615/615 ch | 241 400 | 0 % | + 80 000 | E |
| P460e/460 ch | 147 600 | 2 % | + 25 130 | PHEV |
| P550e/550 ch | 167 500 | 2 % | + 26 330 | PHEV |
| D350/350 ch | 154 900 | 0 % | + 80 000 | D |
| **LEAPMOTOR** | | | | |
| **T03** | | | | |
| 37,3 kWh */95 ch | 19 500 | 9 % | - 380 | Elec |
| **B03X (nouveau)** | | | | |
| 39,8 kWh */nc | 23 400 | nc | - 380 | Elec |
| 53 kWh */nc | 25 400 | nc | - 380 | Elec |
| **B05 (nouvelle)** | | | | |
| 56,2 kWh */218 ch | 25 400 | nc | - 380 | Elec |
| 67,1 kWh */218 ch | 27 400 | nc | - 380 | Elec |
| **B10** | | | | |
| New e-Hybrid/218 ch | 29 900 | 5 % | + 1 360 | PHEV |
| 56,2 kWh */217 ch | 29 900 | nc | - 380 | Elec |
| 67,1 kWh */217 ch | 31 900 | nc | - 380 | Elec |
| **C10** | | | | |
| REEV/215 ch | 37 400 | 7 % | + 2 095 | PHEV |
| 69,9 kWh */217 ch | 36 400 | 4 % | - 380 | Elec |
| **LEXUS** | | | | |
| **LBX** | | | | |
| Hybride/136 ch | 35 800 | 8 % | 0 | FHEV |
| **UX** | | | | |
| 300h/199 ch | 45 000 | 10 % | + 170 | FHEV |
| **NX** | | | | |
| 350h/244 ch | 58 500 | 9 % | + 3 262 | FHEV |
| 450h+/309 ch | 68 000 | 7 % | + 4 820 | PHEV |
| **ES (nouvelle)** | | | | |
| 300h/201 ch | 67 200 | nc | nc | FHEV |
| 350e 77 kWh/224 ch | 67 200 | nc | - 380 | Elec |
| **RX** | | | | |
| 450h+/309 ch | 93 000 | 5 % | + 7 650 | PHEV |
| **RZ** | | | | |
| 350e 72 kWh/224 ch | 61 000 | 0 % | - 380 | Elec |
| 500e 72 kWh/380 ch | 78 500 | 6 % | - 380 | Elec |
| 550e 72 kWh/408 ch | 80 500 | 0 % | - 380 | Elec |
| **LM** | | | | |
| 350h/190 ch | 131 000 | 0 % | + 29 580 | FHEV |
| **LOTUS** | | | | |
| **Emeya** | | | | |
| 600 | 109 690 | nc | - 300 | Elec |
| 900 | 147 990 | nc | - 300 | Elec |
| **Emira** | | | | |
| Turbo SE | 111 190 | nc | nc | E |
| V6 SE | 111 200 | nc | + 80 000 | E |
| **Eletre** | | | | |
| 600 | 101 590 | 1 % | - 300 | Elec |
| 900 | 147 990 | nc | - 300 | Elec |
| **LYNK & CO** | | | | |
| **02 (nouveau)** | | | | |
| Core 66 kWh/272 ch | 35 995 | nc | 0 | Elec |
| **01 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 TD Core/276 ch | 41 495 | nc | + 12 500 | PHEV |
| **08 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 PHEV Core/381 ch | 53 995 | 0 % | nc | PHEV |
| **MASERATI** | | | | |
| **Grecale** | | | | |
| GT | 81 200 | 0 % | + 80 000 | E |
| Modena | 90 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| Trofeo | 121 800 | 8 % | + 80 000 | E |
| Folgore | 125 850 | 13 % | 0 | Elec |
| **Gran Turismo** | | | | |
| Modena | 181 350 | 5 % | + 80 000 | E |
| Trofeo | 225 650 | 14 % | + 80 000 | E |
| Folgore | 199 900 | 15 % | 0 | Elec |
| **MC20** | | | | |
| 630 | 251 950 | 0 % | + 80 000 | E |
| **MC20 Cielo** | | | | |
| 630 | 287 250 | 0 % | + 80 000 | E |
| **MAZDA** | | | | |
| **2** | | | | |
| 1.5 Hybrid/116 ch | 25 350 | 8 % | 0 | FHEV |
| **3** | | | | |
| 2.5 e-SkyActiv G/140 ch | 28 550 | 6 % | + 1 276 | E |
| 2.0 e-SkyActiv X/186 ch | 33 100 | 6 % | + 650 | E |
| **3 Berline** | | | | |
| 2.5 e-SkyActiv G/140 ch | 28 550 | 6 % | + 983 | E |
| 2.0 e-SkyActiv X/186 ch | 33 100 | 6 % | + 400 | E |
| **CX-30** | | | | |
| 2.5 e-SkyActiv G/140 ch | 30 900 | 7 % | + 1 504 | E |
| 2.0 e-SkyActiv X/186 ch | 35 700 | 8 % | + 898 | E |
| **6e** | | | | |
| 80 kWh*/245 ch | 44 500 | 4 % | - 354 | Elec |
| 68,8 kWh*/258 ch | 42 900 | 4 % | - 354 | Elec |
| **CX-60** | | | | |
| 2.5 e-SkyActiv PHEV/327 ch | 59 050 | 13 % | + 4 680 | PHEV |
| 3.3 e-SkyActiv D/200 ch | 54 750 | 7 % | + 6 238 | D |
| 3.3 e-SkyActiv D/254 ch | 59 700 | 7 % | + 8 626 | D |
| **CX-6e** | | | | |
| 78 kWh/258 ch | 46 800 | 8 % | - 354 | Elec |
| **CX-80** | | | | |
| 2.5 e-SkyActiv PHEV/327 ch | 64 100 | 13 % | + 9 200 | PHEV |
| 3.3 e-SkyActiv D/254 ch | 73 150 | 10 % | + 17 619 | D |
| **MX-5 Roadster** | | | | |
| 1.5 SkyActiv-G/136 ch | 33 950 | nc | nc | E |
| **MX-5 RF** | | | | |
| 1.5 SkyActiv-G/136 ch | 36 450 | nc | nc | E |
| **MERCEDES** | | | | |
| **Classe A** | | | | |
| 180/136 + 14 ch | 39 750 | 16 % | + 1 074 | E |
| 200/163 + 14 ch | 42 000 | 15 % | + 1 074 | E |
| 35 AMG 4Matic/306 ch | 65 450 | 11 % | + 80 000 | E |
| 45 S AMG 4Matic+/421 ch | 80 000 | nc | + 80 000 | E |
| 250 e/218 ch | 49 300 | 13 % | + 50 | PHEV |
| 180 d/116 ch | 41 300 | 19 % | + 1 472 | D |
| 200 d/150 ch | 43 300 | 16 % | + 1 118 | D |
| **CLA (nouvelle)** | | | | |
| 180/136 + 30 ch | 48 350 | 5 % | + 2 075 | E |
| 200/163 + 30 ch | 50 250 | 8 % | + 2 200 | E |
| 220/190 + 30 ch | 53 550 | 5 % | + 2 245 | E |
| 200 EQ 58 kWh/224 ch | 48 050 | 6 % | - 3 100 | Elec |
| 250+ EQ 85 kWh/272 ch | 54 300 | 9 % | - 300 | Elec |
| 350 EQ 4Matic 85 kWh/350 ch | 63 550 | 0 % | - 300 | Elec |
| **CLA Shooting Brake (nouvelle)** | | | | |
| 180/136 + 30 ch | 49 750 | nc | nc | E |
| 200/163 + 30 ch | 51 650 | nc | nc | E |
| 220/190 + 30 ch | 54 950 | nc | nc | E |
| 200 EQ 58 kWh/224 ch | 49 450 | 3 % | - 300 | Elec |
| 250+ EQ 85 kWh/272 ch | 55 700 | 5 % | - 300 | Elec |
| 350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch | 64 950 | 0 % | - 300 | Elec |
| **GLA (nouveau)** | | | | |
| 200 EQ 58 kWh/224 ch | 44 400 | nc | - 3 100 | Elec |

** Capacité brute.*

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

| | PRIX EN EUROS | REMISE POSSIBLE | BONUS OU MALUS | ÉNERGIE |
|---|---|---|---|---|
| 250+ EQ 85 kWh/272 ch | 50 700 | nc | - 300 | Elec |
| 350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch | 54 700 | nc | - 300 | Elec |
| **GLB (nouveau)** | | | | |
| 200/163 + 30 ch | 51 400 | 0 % | + 4 634 | E |
| 220/190 + 30 ch | 55 550 | nc | + 5 576 | E |
| 200 EQ 58 kWh/224 ch | 46 950 | 0 % | - 3 100 | Elec |
| 250+ EQ 85 kWh/272 ch | 49 950 | 1 % | -300 | Elec |
| 350 EQ 4Matic 85 kWh/354 ch | 61 100 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Classe C** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 56 100 | 6 % | + 4 320 | E |
| 43 AMG 4Matic + /421 ch | 81 600 | nc | + 80 000 | E |
| 300 e/313 ch | 64 500 | 14 % | + 5 200 | PHEV |
| 400 e 4Matic/381 ch | 73 250 | 12 % | + 6 250 | PHEV |
| 63 S AMG E Performance/680 ch | 135 850 | 8 % | + 80 000 | PHEV |
| 200 d/163 + 23 ch | 55 300 | 6 % | + 3 630 | D |
| 220 d/197 + 23 ch | 59 500 | 6 % | + 3 705 | D |
| 300 d e/313 ch | 68 150 | 14 % | + 6 500 | PHEV |
| **Classe C Break** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 57 600 | 3 % | + 6 306 | E |
| 43 AMG 4Matic + /421 ch | 83 100 | nc | + 80 000 | E |
| 300 e/313 ch | 66 000 | 5 % | + 6 000 | PHEV |
| 63 S AMG E Performance/680 ch | 137 350 | 2 % | + 80 000 | PHEV |
| 200 d/163 + 23 ch | 56 800 | 3 % | + 4 800 | D |
| 220 d/197 + 23 ch | 61 000 | 19 % | + 4 960 | D |
| 300 d e/313 ch | 69 650 | 8 % | + 7 625 | D |
| **Classe C All-Terrain** | | | | |
| 200 d/163 + 23 ch | 61 650 | 4 % | + 9 505 | E |
| 220 d/197 + 23 ch | 65 050 | 4 % | + 7 318 | D |
| **Classe C Electrique (nouvelle)** | | | | |
| 400 EQ 94 kWh/489 ch | 66 400 | nc | - 300 | Elec |
| **GLC** | | | | |
| 53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch | 88 600 | nc | + 80 000 | E |
| 300 e 4Matic/313 ch | 72 650 | 9 % | + 11 750 | PHEV |
| 400 e 4Matic/381 ch | 75 450 | 3 % | + 11 750 | PHEV |
| 200 d 4Matic/163 + 23 ch | 60 850 | 5 % | + 9 011 | D |
| 220 d 4Matic/197 + 23 ch | 67 500 | 4 % | + 9 011 | D |
| 450 d 4Matic/367 + 23 ch | 77 900 | 4 % | + 25 686 | D |
| 300 d e 4Matic/333 ch | 75 300 | 8 % | + 13 850 | D |
| **GLC Coupé** | | | | |
| 200 4Matic/204 + 23 ch | 70 400 | 3 % | + 14 209 | E |
| 300 e 4Matic/313 ch | 83 000 | 6 % | + 11 900 | PHEV |
| 400 e 4Matic/381 ch | 87 100 | 4 % | + 11 900 | PHEV |
| 220 d 4Matic/197 + 23 ch | 75 600 | 7 % | + 9 322 | D |
| 450 d 4Matic/367 + 23 ch | 89 400 | 3 % | + 24 875 | D |
| 300 d e 4Matic/333 ch | 86 950 | 4 % | + 14 000 | D |
| **GLC Electrique (nouveau)** | | | | |
| 250 EQ 85 kWh/354 ch | 64 900 | nc | - 300 | Elec |
| 300 EQ 4Matic 85 kWh/421 ch | 68 500 | nc | - 300 | Elec |
| 400 EQ 4Matic 94 kWh/489 ch | 71 900 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Classe E** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 66 150 | 11 % | + 6 819 | E |
| 300 e/313 ch | 73 900 | 4 % | + 7 750 | PHEV |
| 400 e 4Matic/381 ch | 83 750 | 4 % | + 9 350 | PHEV |
| 53 AMG 4Matic+/585 ch | 113 400 | 5 % | + 13 700 | PHEV |
| 200 d/163 + 23 ch | 63 850 | 6 % | + 5 900 | D |
| 220 d/197 + 23 ch | 69 300 | 7 % | + 5 900 | D |
| 450 d 4Matic/367 + 23 ch | 90 650 | 6 % | + 14 904 | D |
| 300 d e/313 ch | 75 850 | 4 % | + 8 075 | PHEV |
| **Classe E Break** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 68 700 | 0 % | + 10 605 | E |
| 300 e/204 + 129 ch | 76 450 | 10 % | + 9 650 | PHEV |
| 53 AMG 4Matic+/585 ch | 115 950 | nc | + 15 050 | PHEV |
| 200 d/163 + 23 ch | 66 400 | 0 % | + 8 148 | D |
| 450 d 4Matic/367 + 23 ch | 94 050 | 0 % | + 21 881 | D |
| 300 d e/313 ch | 78 400 | 6 % | + 11 750 | D |
| **Classe E All-Terrain** | | | | |
| 220 d 4Matic/197 + 23 ch | 78 800 | 6 % | + 11 251 | D |
| 450 d 4Matic/367 + 23 ch | 98 600 | 6 % | + 24 003 | D |
| 300 d e 4Matic/313 ch | 90 650 | 6 % | + 13 400 | PHEV |
| **CLE Coupé** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 67 700 | 3 % | + 6 902 | E |
| 300 4Matic/258 + 23 ch | 70 550 | 8 % | + 10 715 | E |
| 450 4Matic/381 + 23 ch | 79 200 | 8 % | + 37 249 | E |
| 53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch | 94 050 | nc | + 80 000 | E |
| 300 e/313 ch | 72 950 | 1 % | + 7 375 | PHEV |
| 220 d/197 + 23 ch | 69 550 | 8 % | + 5 260 | D |
| **CLE Cabriolet** | | | | |
| 200/204 + 23 ch | 76 050 | 13 % | + 11 230 | E |
| 300 4Matic/258 + 23 ch | 79 300 | 5 % | + 17 831 | E |
| 450 4Matic/381 + 23 ch | 87 950 | 3 % | + 59 301 | E |
| 53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch | 101 600 | 3 % | + 80 000 | E |
| 220 d/197 + 23 ch | 77 900 | 2 % | + 8 818 | D |
| **EQE** | | | | |
| 300 90 kWh/265 ch | 71 400 | 11 % | - 300 | Elec |
| 350+ 96 kWh/320 ch | 82 750 | nc | - 300 | Elec |
| 53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch | 127 100 | nc | - 300 | Elec |
| **EQE SUV** | | | | |
| 300 90 kWh/265 ch | 88 250 | 9 % | - 300 | Elec |
| 350+ 96 kWh/320 ch | 96 750 | 15 % | - 300 | Elec |
| 350 4Matic 90 kWh/320 ch | 99 500 | 10 % | - 300 | Elec |
| 500 4Matic 96 kWh/449 ch | 104 350 | nc | - 300 | Elec |
| 53 AMG 4Matic+ 90 kWh/625 ch | 150 000 | 1 % | - 300 | Elec |
| **GLE (nouveau)** | | | | |
| 53 AMG 4Matic+/449 + 20 ch | 108 750 | nc | + 80 000 | E |
| 63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch | 162 900 | nc | + 80 000 | E |
| 450 e/326 + 184 ch | 102 850 | nc | nc | PHEV |
| 53 AMG H. 4M.+/449 + 184 ch | 119 000 | nc | nc | PHEV |
| 450 d/367 + 23 ch | 94 500 | nc | + 80 000 | D |
| **GLE Coupé (nouveau)** | | | | |
| 53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch | 127 350 | nc | + 80 000 | E |
| 63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch | 181 950 | nc | + 80 000 | E |
| 450 e/326 + 184 ch | 113 550 | nc | nc | PHEV |
| 53 AMG H. 4M.+/449 + 184 ch | 137 500 | nc | nc | PHEV |
| 450 d/367 + 23 ch | 99 800 | nc | + 80 000 | D |
| **Classe S (nouvelle)** | | | | |
| 580 Maybach/503 ch | 264 050 | nc | nc | E |
| 680 Maybach/612 ch | 302 250 | nc | nc | E |
| 450 e/326 + 163 ch | 138 150 | nc | nc | PHEV |
| 580 e 4Matic/449 + 163 ch | 151 250 | nc | nc | PHEV |
| 350 d/313 + 23 ch | 119 600 | nc | nc | D |
| 450 d/367 + 23 ch | 127 100 | nc | nc | D |
| **EQS (nouvelle)** | | | | |
| 400 112 kWh/367 ch | 107 350 | nc | - 300 | Elec |
| 450+ 122 kWh/408 ch | 121 600 | nc | - 300 | Elec |
| 500 4Matic 122 kWh/476 ch | 156 750 | nc | - 300 | Elec |
| 580 4Matic 122 kWh/585 ch | 168 300 | nc | - 300 | Elec |
| **EQS SUV** | | | | |
| 450 4Matic 118 kWh/360 ch | 150 550 | 4 % | - 300 | Elec |
| 580 4Matic 118 kWh/544 ch | 168 400 | 9 % | - 300 | Elec |
| 680 Maybach 118 kWh/658 ch | 216 800 | 0 % | - 300 | Elec |
| **GLS (nouveau)** | | | | |
| 450/381 + 23 ch | 127 200 | nc | + 80 000 | E |
| 580/537 + 23 ch | 155 600 | nc | + 80 000 | E |
| 63 AMG 4Matic+/612 + 23 ch | 203 150 | nc | + 80 000 | E |
| 680 Maybach/612 + 23 ch | 216 850 | nc | + 80 000 | E |
| 450 d/367 + 23 ch | 125 550 | nc | + 80 000 | D |

| | PRIX EN EUROS | REMISE POSSIBLE | BONUS OU MALUS | ÉNERGIE |
|---|---|---|---|---|
| **Classe G** | | | | |
| 500/449 + 23 ch | 174 250 | nc | + 80 000 | E |
| 63 AMG/585 + 20 ch | 208 900 | 3 % | + 80 000 | E |
| 450 d/367 + 20 ch | 164 600 | 0 % | + 80 000 | D |
| 580 EQ 117 kWh/587 ch | 177 850 | 0 % | - 300 | Elec |
| **AMG SL** | | | | |
| 43/421 + 14 ch | 152 350 | 19 % | + 80 000 | E |
| 63 4Matic+/585 ch | 204 400 | 21 % | + 80 000 | E |
| 680 Maybach/585 ch | 259 810 | 0 % | + 80 000 | E |
| 63 S E Performance/816 ch | 233 700 | 1 % | + 80 000 | PHEV |
| **AMG GT Coupé 4 portes (nouveau)** | | | | |
| 55 106 kWh/816 ch | 159 350 | nc | - 300 | Elec |
| 63 106 kWh/1 169 ch | 203 050 | nc | - 300 | Elec |
| **AMG GT Coupé** | | | | |
| 43/421 + 14 ch | 147 600 | 13 % | + 80 000 | E |
| 63 4Matic+/585 ch | 202 800 | 12 % | + 80 000 | E |
| 63 Pro 4Matic+/612 ch | 232 100 | 13 % | + 80 000 | E |
| 63 S E Performance/816 ch | 232 100 | 8 % | + 80 000 | PHEV |
| **MG** | | | | |
| **MG3** | | | | |
| Hybrid+/195 ch | 19 990 | 12 % | 0 | FHEV |
| **ZS** | | | | |
| Hybrid+/197 ch | 23 490 | 12 % | + 170 | FHEV |
| **S5 EV** | | | | |
| 49 kWh */170 ch | 32 490 | 15 % | - 350 | Elec |
| 64 kWh */231 ch | 35 990 | 10 % | - 350 | Elec |
| **MG4 EV Urban (nouvelle)** | | | | |
| 43 kWh */149 ch | 24 995 | 20 % | - 350 | Elec |
| 54 kWh */160 ch | 27 495 | 20 % | - 350 | Elec |
| **MG4 EV (nouvelle)** | | | | |
| 64 kWh */190 ch | 33 490 | 18 % | - 350 | Elec |
| 77 kWh */245 ch | 36 990 | 16 % | - 350 | Elec |
| Xpower 64 kWh */435 ch | 38 990 | 15 % | - 350 | Elec |
| **EHS** | | | | |
| Hybrid+/198 ch | 32 490 | 16 % | + 2 000 | FHEV |
| PHEV/184 ch | 37 990 | 10 % | + 2 075 | PHEV |
| **S6 EV (nouveau)** | | | | |
| 77 kWh */244 ch | 44 990 | 8 % | - 350 | Elec |
| 77 kWh */361 ch | 47 990 | 7 % | - 350 | Elec |
| **IM5 (nouvelle)** | | | | |
| 100 kWh */407 ch | 53 990 | nc | - 350 | Elec |
| 100 kWh */751 ch | 59 990 | nc | - 350 | Elec |
| **S9 PHEV (nouveau)** | | | | |
| PHEV/299 ch | 39 990 | 10 % | + 9 080 | PHEV |
| **IM6 (nouveau)** | | | | |
| 100 kWh */407 ch | 56 990 | nc | - 350 | Elec |
| 100 kWh */751 ch | 62 990 | nc | - 350 | Elec |
| **Cyberster** | | | | |
| 77 kWh */340 ch | 62 990 | 2 % | - 350 | Elec |
| 4WD 77 kWh*/510 ch | 67 990 | 2 % | - 350 | Elec |
| **MINI** | | | | |
| **Hatch 3p.** | | | | |
| Cooper C/156 ch | 28 500 | 4 % | + 1 276 | E |
| Cooper S/204 ch | 31 850 | 4 % | + 1 901 | E |
| John Cooper Works/231 ch | 40 300 | 6 % | + 3 552 | E |
| Cooper E 36,6 kWh/184 ch | 30 700 | 9 % | - 345 | Elec |
| Cooper SE 49,2 kWh/218 ch | 34 500 | 8 % | - 345 | Elec |
| JCW E 49,2 kWh/258 ch | 42 600 | 7 % | - 345 | Elec |
| **Hatch 5p.** | | | | |
| Cooper C/156 ch | 29 500 | 4 % | + 1 629 | E |
| Cooper S/204 ch | 32 850 | 4 % | + 2 370 | E |
| **Cabrio** | | | | |
| Cooper C/163 ch | 33 900 | 0 % | + 3 552 | E |
| Cooper S/204 ch | 37 250 | 1 % | + 3 784 | E |
| John Cooper Works/231 ch | 45 010 | 0 % | + 5 715 | E |
| **Aceman** | | | | |
| E 38,5 kWh/184 ch | 33 600 | 3 % | - 345 | Elec |
| SE 49,2 kWh/218 ch | 37 400 | 0 % | - 345 | Elec |
| JCW E 49,2 kWh/258 ch | 45 500 | 0 % | - 345 | Elec |
| **Countryman** | | | | |
| C/170 ch | 38 090 | 3 % | + 1 276 | E |
| S All4/218 ch | 43 190 | 3 % | + 3 552 | E |
| John Cooper Works All4/300 ch | 53 740 | nc | + 37 857 | E |
| D/163 ch | 40 890 | 3 % | + 310 | D |
| E 65,2 kWh/204 ch | 39 240 | 5 % | -3 380 | Elec |
| SE All4 65,2 kWh/313 ch | 44 240 | 5 % | -3 380 | Elec |
| **MITSUBISHI** | | | | |
| **ASX** | | | | |
| 1.8 MPI HEV/158 ch | 31 990 | 16 % | 0 | FHEV |
| **Grandis** | | | | |
| 1.8 MPI HEV/158 ch | 33 390 | 9 % | nc | FHEV |
| **Eclipse Cross (nouveau)** | | | | |
| 87 kWh/218 ch | 45 740 | 14 % | -4 800 | Elec |
| **Outlander** | | | | |
| PHEV/306 ch | 52 090 | 24 % | + 4 900 | PHEV |
| **NISSAN** | | | | |
| **Micra** | | | | |
| 40 kWh/120 ch | 28 000 | 0 % | -3 579 | Elec |
| 52 kWh/150 ch | 33 500 | 9 % | -3 579 | Elec |
| **Juke** | | | | |
| 1.2 DIG-T/114 ch | 26 600 | 11 % | 1 074 | E |
| 1.6 Hybrid/143 ch | 31 950 | 21 % | 0 | FHEV |
| **Leaf (nouveau)** | | | | |
| 52 kWh/177 ch | 35 300 | 1 % | -3 579 | Elec |
| 75 kWh/217 ch | 40 300 | 1 % | -3 579 | Elec |
| **Qashqai** | | | | |
| 1.3 Mild Hybrid/158 ch | 32 900 | 17 % | + 2 370 | E |
| 1.5 Hybrid e-Power Gen3/205 ch | 33 090 | 8 % | + 850 | FHEV |
| **X-Trail (nouveau)** | | | | |
| 1.5 e-Power/204 ch | 44 000 | 17 % | + 4 342 | FHEV |
| 1.5 e-4orce/213 ch | 46 300 | 11 % | + 7 886 | FHEV |
| **Townstar Combi** | | | | |
| EV 45 kWh/122 ch | 39 180 | 4 % | -3 579 | Elec |
| **OMODA** | | | | |
| **7 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 SHS-P/279 ch | 38 990 | nc | nc | PHEV |
| **9 (nouveau)** | | | | |
| 1.5 SHS-P/nc | 49 990 | nc | nc | PHEV |
| **OPEL** | | | | |
| **Corsa** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 21 290 | 18 % | + 260 | E |
| 1.2 Turbo Hybrid/110 ch | 24 390 | 20 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 28 090 | 18 % | 0 | FHEV |
| Electric 50 kWh/136 ch | 31 990 | 15 % | - 3 600 | Elec |
| Electric 51 kWh/156 ch | 33 790 | 15 % | - 3 600 | Elec |
| **Frontera** | | | | |
| 1.2 Turbo Hybrid/110 ch | 26 990 | 9 % | + 260 | FHEV |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 28 790 | 18 % | + 260 | FHEV |
| 44 kWh/113 ch | 31 490 | 19 % | - 3 600 | Elec |
| 52 kWh/113 ch | 33 490 | 15 % | - 3 600 | Elec |
| **Mokka** | | | | |
| 1.2 Turbo/136 ch | 26 790 | 17 % | + 740 | E |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 30 090 | 10 % | + 50 | FHEV |
| Electrique 51 kWh/156 ch | 37 090 | 17 % | - 3 600 | Elec |
| GSE 51 kWh/280 ch | 46 490 | 11 % | - 3 600 | Elec |
| **Astra (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 32 890 | 13 % | 0 | FHEV |
| 1.6 Hybr. Rechargeable/195 ch | 40 790 | 13 % | 0 | PHEV |

| | PRIX EN EUROS | REMISE POSSIBLE | BONUS OU MALUS | ÉNERGIE |
|---|---|---|---|---|
| 1.5 Diesel/130 ch | 33 790 | nc | + 740 | D |
| Electrique 51 kWh/156 ch | 38 990 | 12 % | - 3 600 | Elec |
| **Astra Sports Tourer (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 34 090 | 13 % | + 50 | FHEV |
| 1.6 Hybr. Rechargeable/195 ch | 41 890 | 13 % | + 370 | PHEV |
| 1.5 Diesel/130 ch | 34 990 | nc | + 898 | D |
| Electrique 51 kWh/156 ch | 40 190 | 11 % | - 3 600 | Elec |
| **Grandland** | | | | |
| 1.2 Turbo Hybrid/145 ch | 38 990 | 25 % | + 2 150 | FHEV |
| 1.6 Hybr. Rechargeable/225 ch | 43 490 | 8 % | + 3 065 | PHEV |
| 73 kWh/213 ch | 44 490 | 13 % | - 3 600 | Elec |
| 97 kWh/230 ch | 46 590 | nc | nc | Elec |
| 73 kWh/325 ch | 53 690 | 13 % | - 380 | Elec |
| **Combo** | | | | |
| 1.5 Diesel/100 ch | 26 750 | nc | nc | D |
| 1.5 Diesel/130 ch | 29 400 | nc | nc | D |
| 51 kWh/136 ch | 37 050 | 8 % | - 3 600 | Elec |
| **PEUGEOT** | | | | |
| **208** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 20 500 | 17 % | + 230 | E |
| 1.2 Hybrid/110 ch | 24 200 | 9 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 27 350 | 12 % | 0 | FHEV |
| 46 kWh/136 ch | 28 400 | 14 % | - 3 600 | Elec |
| 51 kWh/156 ch | 35 800 | 18 % | - 3 600 | Elec |
| GTi 51 kWh/280 ch | 42 900 | nc | - 3 600 | Elec |
| **2008** | | | | |
| 1.2 Turbo/100 ch | 28 600 | 20 % | + 818 | E |
| 1.2 Hybrid/110 ch | 31 900 | 14 % | + 125 | FHEV |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 32 700 | 13 % | + 100 | FHEV |
| 51 kWh/156 ch | 38 500 | 12 % | - 3 600 | Elec |
| **308 (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 33 850 | 17 % | 0 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/195 ch | 43 250 | 6 % | 0 | PHEV |
| 1.5 BlueHDi/130 ch | 36 350 | 24 % | + 898 | D |
| 55 kWh/156 ch | 42 600 | 11 % | - 3 600 | Elec |
| **308 SW (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 34 850 | 11 % | + 75 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/195 ch | 44 250 | 8 % | 0 | PHEV |
| 1.5 BlueHDi/130 ch | 37 350 | 8 % | + 898 | D |
| 55 kWh/156 ch | 42 600 | 8 % | - 3 500 | Elec |
| **3008** | | | | |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 41 300 | 22 % | + 540 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/225 ch | 44 290 | 6 % | + 2 810 | PHEV |
| 73 kWh/210 ch | 45 090 | 9 % | - 3 600 | Elec |
| 97 kWh/230 ch | 46 990 | 8 % | - 4 800 | Elec |
| 73 kWh/325 ch | 50 890 | 10 % | - 380 | Elec |
| **408 (nouvelle)** | | | | |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 39 350 | 8 % | + 210 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/240 ch | 44 800 | 7 % | + 70 | PHEV |
| 58 kWh/210 ch | 42 700 | 8 % | - 3 600 | Elec |
| **5008** | | | | |
| 1.2 Hybrid/145 ch | 43 100 | 23 % | + 1 750 | FHEV |
| 1.6 Plug-In Hybrid/225 ch | 46 090 | 8 % | + 4 880 | PHEV |
| 73 kWh/210 ch | 46 690 | 10 % | - 3 600 | Elec |
| 97 kWh/230 ch | 51 290 | 7 % | - 380 | Elec |
| 73 kWh/325 ch | 55 390 | 9 % | - 380 | Elec |
| **Rifter** | | | | |
| 1.2 Turbo/110 ch | 27 250 | nc | nc | E |
| 1.5 Diesel/100 ch | 27 850 | nc | nc | D |
| 1.5 Diesel/130 ch | 33 100 | nc | nc | D |
| Electrique 46 kWh/136 ch | 38 050 | 16 % | - 3 600 | Elec |
| **POLESTAR** | | | | |
| **2** | | | | |
| 70 kWh*/272 ch | 46 800 | 11 % | 0 | Elec |
| 82 kWh*/299 ch | 49 800 | 16 % | 0 | Elec |
| 82 kWh*/421 ch | 54 800 | 9 % | 0 | Elec |
| **4** | | | | |
| 100 kWh*/272 ch | 61 800 | 20 % | 0 | Elec |
| 100 kWh*/544 ch | 69 800 | 14 % | 0 | Elec |
| **3** | | | | |
| 111 kWh*/299 ch | 80 300 | 17 % | 0 | Elec |
| 111 kWh*/489 ch | 87 300 | 16 % | 0 | Elec |
| **PORSCHE** | | | | |
| **718 Cayman** | | | | |
| GT4 RS/500 ch | 162 500 | 0 % | + 80 000 | E |
| **718 Boxster** | | | | |
| Spyder RS/500 ch | 162 500 | 0 % | + 80 000 | E |
| **911 Coupé** | | | | |
| Carrera/394 ch | 140 000 | 0 % | + 80 000 | E |
| Carrera S/480 ch | 158 200 | 0 % | + 80 000 | E |
| Carrera GTS/541 ch | 180 600 | 0 % | + 80 000 | E |
| Turbo S/711 ch | 275 400 | 0 % | + 80 000 | E |
| GT3/510 ch | 213 700 | 0 % | + 80 000 | E |
| **911 Targa** | | | | |
| 4S/480 ch | 182 400 | 0 % | + 80 000 | E |
| GTS/541 ch | 203 100 | 0 % | + 80 000 | E |
| **911 Cabriolet** | | | | |
| Carrera/394 ch | 154 200 | 0 % | + 80 000 | E |
| Carrera S/480 ch | 172 400 | 0 % | + 80 000 | E |
| Carrera GTS/541 ch | 194 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| Turbo S/711 ch | 289 700 | 0 % | + 80 000 | E |
| GT3 S/C/510 ch | 276 500 | nc | + 80 000 | E |
| **Taycan** | | | | |
| Propulsion 82,3 kWh/408 ch | 106 500 | 0 % | 0 | Elec |
| 4S 82,3 kWh/544 ch | 125 800 | 0 % | 0 | Elec |
| GTS 97 kWh/700 ch | 154 000 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo 97 kWh/884 ch | 181 600 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo S 97 kWh/952 ch | 216 700 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo GT 97 kWh/1 034 ch | 248 000 | 0 % | 0 | Elec |
| **Taycan Sport Turismo** | | | | |
| Propulsion 82,3 kWh/408 ch | 107 500 | 0 % | 0 | Elec |
| 4S 82,3 kWh/544 ch | 126 800 | 0 % | 0 | Elec |
| GTS 97 kWh/700 ch | 155 000 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo 97 kWh/884 ch | 182 500 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo S 97 kWh/952 ch | 217 700 | 0 % | 0 | Elec |
| **Taycan Cross Turismo** | | | | |
| 4 97 kWh/435 ch | 118 900 | 0 % | 0 | Elec |
| 4S 97 kWh/598 ch | 131 600 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo 97 kWh/884 ch | 183 000 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo S 97 kWh/952 ch | 218 200 | 0 % | 0 | Elec |
| **Panamera** | | | | |
| 353 ch | 121 300 | 0 % | + 80 000 | E |
| GTS/500 ch | 177 700 | 0 % | + 80 000 | E |
| 4 E-Hybrid/470 ch | 136 500 | 1 % | + 11 180 | PHEV |
| 4S E-Hybrid/544 ch | 150 700 | 1 % | + 11 930 | PHEV |
| Turbo E-Hybrid/680 ch | 211 900 | 1 % | + 15 050 | PHEV |
| Tubo S E-Hybrid/782 ch | 244 800 | 1 % | + 15 200 | PHEV |
| **Macan** | | | | |
| 95 kWh/340 ch | 83 100 | 0 % | 0 | Elec |
| 4 95 kWh/408 ch | 86 800 | 0 % | 0 | Elec |
| 4S 95 kWh/516 ch | 93 400 | 0 % | 0 | Elec |
| GTS 95 kWh/571 ch | 107 500 | 0 % | 0 | Elec |
| Turbo 95 kWh/639 ch | 119 700 | 2 % | 0 | Elec |
| **Cayenne** | | | | |
| 353 ch | 104 600 | 0 % | + 80 000 | E |
| S/474 ch | 124 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| GTS/500 ch | 147 100 | 0 % | + 80 000 | E |

| | PRIX EN EUROS | REMISE POSSIBLE | BONUS OU MALUS | ÉNERGIE |
|---|---|---|---|---|
| E-Hybrid/470 ch | 118 200 | 2 % | + 17 000 | PHEV |
| S E-Hybrid/519 ch | 129 100 | 2 % | + 16 550 | PHEV |
| Turbo E-Hybrid/739 ch | 190 800 | 2 % | + 21 400 | PHEV |
| **Cayenne Coupé** | | | | |
| 353 ch | 108 700 | 0 % | + 80 000 | E |
| S/474 ch | 129 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| GTS/500 ch | 150 500 | 0 % | + 80 000 | E |
| E-Hybrid/470 ch | 120 500 | 1 % | + 17 900 | PHEV |
| S E-Hybrid/519 ch | 133 100 | 1 % | + 17 450 | PHEV |
| Turbo E-Hybrid/739 ch | 194 400 | 1 % | + 22 175 | PHEV |
| **Cayenne Electric (nouveau)** | | | | |
| 108 kWh/442 ch | 107 600 | 0 % | - 300 | Elec |
| S 108 kWh/666 ch | 129 200 | 0 % | - 300 | Elec |
| Turbo 108 kWh/1 156 ch | 167 200 | 0 % | - 300 | Elec |
| **Cayenne Coupé Electric (nouveau)** | | | | |
| 108 kWh/442 ch | 111 600 | 0 % | - 300 | Elec |
| S 108 kWh/666 ch | 133 300 | 0 % | - 300 | Elec |
| Turbo 108 kWh/1 156 ch | 170 300 | 0 % | - 300 | Elec |
| **RENAULT** | | | | |
| **Twingo E-Tech** | | | | |
| Auton. Urbaine 27,5 kWh/80 ch | 19 490 | 1 % | - 3 620 | Elec |
| **Clio** | | | | |
| 1.2 TCe/115 ch | 19 900 | 5 % | + 190 | E |
| 1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch | 24 600 | 5 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 21 900 | 4 % | + 360 | GPL |
| **5 E-Tech** | | | | |
| Auton. Urbaine 40 kWh/95 ch | 24 990 | 8 % | -3 620 | Elec |
| Auton. Urbaine 40 kWh/120 ch | 28 490 | 7 % | - 3 620 | Elec |
| Auton. Confort 52 kWh/150 ch | 31 990 | 12 % | - 3 620 | Elec |
| **Captur** | | | | |
| 1.2 TCe/115 ch | 27 300 | 15 % | + 983 | E |
| 1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch | 30 500 | 16 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 26 800 | 10 % | + 240 | GPL |
| **4 E-Tech** | | | | |
| Auton. Urbaine 40 kWh/120 ch | 29 990 | 3 % | -3 620 | Elec |
| Auton. Confort 52 kWh/150 ch | 33 490 | 5 % | - 3 620 | Elec |
| **4 E-Tech Plein Sud** | | | | |
| Auton. Confort 52 kWh/150 ch | 37 290 | 0 % | - 3 620 | Elec |
| **Megane E-Tech (nouvelle)** | | | | |
| Auton. Confort 67 kWh/220 ch | 37 500 | nc | nc | Elec |
| **Symbioz** | | | | |
| 1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch | 34 400 | 18 % | 0 | FHEV |
| 1.2 Eco-G/120 ch | 29 900 | 6 % | + 230 | GPL |
| **Scenic E-Tech** | | | | |
| Grande Auton. 87 kWh/220 ch | 46 990 | 13 % | - 4 830 | Elec |
| **Austral** | | | | |
| 1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch | 41 900 | 18 % | + 50 | FHEV |
| **Espace** | | | | |
| 1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch | 46 000 | 8 % | + 395 | FHEV |
| **Rafale** | | | | |
| 1.2 Full Hybrid E-Tech/200 ch | 46 750 | 13 % | + 580 | FHEV |
| 1.2 Hyper Hybrid/300 ch 4x4 | 55 750 | 6 % | + 2 510 | PHEV |
| **Kangoo** | | | | |
| 1.3 TCe/100 ch | 29 800 | 11 % | + 6 126 | E |
| 1.3 TCe/130 ch | 32 300 | 11 % | + 7 248 | E |
| 1.5 Blue dCi/95 ch | 29 500 | 9 % | + 2 189 | D |
| 1.5 Blue dCi/115 ch | 32 000 | 11 % | + 2 341 | D |
| E-Tech 45 kWh/120 ch | 37 500 | 24 % | - 3 620 | Elec |
| **ROLLS-ROYCE** | | | | |
| Ghost | 319 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| Ghost Black Badge | 376 200 | 0 % | + 80 000 | E |
| Phantom | 486 000 | 0 % | + 80 000 | E |
| Cullinan | 361 800 | 0 % | + 80 000 | E |
| Cullinan Black Badge | 417 000 | 0 % | + 80 000 | E |
| **SEAT** | | | | |
| **Ibiza (nouvelle)** | | | | |
| 1.0 MPI/80 ch | 21 300 | 17 % | + 310 | E |
| 1.0 TSI/95 ch | 22 860 | 15 % | + 210 | E |
| 1.0 TSI DSG/115 ch | 25 365 | 15 % | + 310 | E |
| 1.5 TSI DSG/150 ch | 30 115 | 13 % | + 650 | E |
| **Arona (nouveau)** | | | | |
| 1.0 TSI/95 ch | 25 460 | 14 % | + 310 | E |
| 1.0 TSI DSG/115 ch | 27 870 | 13 % | + 310 | E |
| 1.5 TSI DSG/150 ch | 33 500 | 12 % | + 818 | E |
| **Leon** | | | | |
| 1.5 TSI/115 ch | 28 150 | 16 % | + 310 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid/115 ch | 30 850 | 14 % | + 240 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 32 200 | 13 % | + 240 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 40 200 | 10 % | 0 | PHEV |
| 2.0 TDI/115 ch | 32 350 | 14 % | + 280 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 36 150 | 12 % | + 400 | D |
| **Leon Sportstourer** | | | | |
| 1.5 TSI/115 ch | 29 300 | 13 % | + 818 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid/115 ch | 32 000 | 11 % | + 280 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 33 350 | 10 % | + 240 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 41 350 | 9 % | + 80 | PHEV |
| 2.0 TDI/115 ch | 33 500 | 10 % | + 310 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 37 300 | 9 % | + 490 | D |
| **SKODA** | | | | |
| **Fabia** | | | | |
| 1.0 MPI/80 ch | 21 170 | 14 % | + 240 | E |
| 1.0 TSI/95 ch | 24 310 | 16 % | + 150 | E |
| 1.0 TSI DSG/116 ch | 26 080 | 19 % | + 260 | E |
| 1.5 TSI DSG/150 ch | 27 890 | 14 % | + 330 | E |
| 1.5 TSI DSG/177 ch | 34 350 | 15 % | + 740 | E |
| **Kamiq** | | | | |
| 1.0 TSI/95 ch | 25 780 | 18 % | + 400 | E |
| 1.0 TSI/116 ch | 29 370 | 17 % | + 360 | E |
| 1.5 TSI ACT DSG/150 ch | 32 540 | 18 % | + 740 | E |
| **Epiq (nouveau)** | | | | |
| 35 - 37 kWh/115 ch | 26 470 | nc | - 3 535 | Elec |
| 40 - 37 kWh/135 ch | 27 670 | nc | - 3 535 | Elec |
| 55 - 51,7 kWh/211 ch | 32 070 | nc | - 3 535 | Elec |
| **Scala** | | | | |
| 1.0 TSI/95 ch | 26 770 | 13 % | + 190 | E |
| 1.0 TSI/116 ch | 30 220 | 16 % | + 210 | E |
| 1.5 TSI ACT DSG/150 ch | 31 710 | 17 % | + 360 | E |
| **Karoq** | | | | |
| 1.0 TSI/116 ch | 36 410 | 17 % | + 1 074 | E |
| 1.5 TSI ACT DSG/150 ch | 38 480 | 16 % | + 1 504 | E |
| 2.0 TDI/116 ch | 39 900 | 16 % | + 818 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 43 270 | 15 % | + 1 262 | D |
| **Elroq** | | | | |
| 60 - 59 kWh/204 ch | 36 020 | 10 % | - 3 450 | Elec |
| 85 - 77 kWh/286 ch | 44 080 | 10 % | - 4 600 | Elec |
| 85x - 77 kWh/299 ch | 46 360 | nc | - 4 600 | Elec |
| RS - 77 kWh/340 ch | 51 890 | nc | - 385 | Elec |
| **Enyaq** | | | | |
| 85 - 77 kWh/286 ch | 46 950 | 14 % | - 4 600 | Elec |
| 85x - 77 kWh/299 ch | 49 810 | 11 % | - 4 600 | Elec |
| RS - 77 kWh/340 ch | 55 580 | 11 % | - 385 | Elec |
| **Enyaq Coupé** | | | | |
| 85 - 77 kWh/286 ch | 49 700 | 11 % | - 4 600 | Elec |
| 85x - 77 kWh/299 ch | 52 560 | 11 % | - 4 600 | Elec |
| RS - 79 kWh/340 ch | 58 330 | 10 % | - 385 | Elec |
| **Octavia** | | | | |
| 1.5 TSI/116 ch | 31 850 | 14 % | + 280 | E |
| 1.5 TSI Hybrid/116 ch | 34 390 | 14 % | + 150 | E |

* *Capacité brute.*

# Prix des voitures neuves

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

| | PRIX EN EUROS | REMISE POSSIBLE | BONUS OU MALUS | ÉNERGIE |
|---|---|---|---|---|
| **SKODA (suite)** | | | | |
| 1.5 TSI Hybrid/150 ch | 36 480 | 13 % | + 150 | E |
| RS/265 ch | 48 220 | 11 % | + 5 105 | E |
| 2.0 TDI/116 ch | 35 090 | 17 % | + 150 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 38 420 | 13 % | + 240 | D |
| **Octavia Combi** | | | | |
| 1.5 TSI/116 ch | 32 950 | 15 % | + 360 | E |
| 1.5 TSI Hybrid/116 ch | 35 330 | 16 % | + 210 | E |
| 1.5 TSI Hybrid/150 ch | 37 590 | 13 % | + 190 | E |
| 2.0 TSI DSG 4x4/204 ch | 40 740 | 11 % | + 6 656 | E |
| RS/265 ch | 49 360 | 9 % | + 5 404 | E |
| 2.0 TDI/116 ch | 36 190 | 18 % | + 210 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 39 520 | 16 % | + 310 | D |
| **Kodiaq** | | | | |
| 1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch | 46 820 | 14 % | + 3 026 | E |
| RS/265 ch | 62 190 | 8 % | + 72 147 | E |
| 1.5 PHEV/204 ch | 52 590 | 13 % | + 2 255 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 51 310 | 19 % | + 4 456 | D |
| 2.0 TDI 4x4/193 ch | 55 310 | 13 % | + 9 626 | D |
| **Peaq (nouveau)** | | | | |
| 90 - 86 kWh/286 ch | 56 460 | nc | - 385 | Elec |
| 90x - 86 kWh/299 ch | 59 310 | nc | - 385 | Elec |
| **Superb** | | | | |
| 1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch | 47 020 | 13 % | + 280 | E |
| 1.5 PHEV/204 ch | 53 360 | 12 % | + 1 490 | PHEV |
| 1.5 PHEV/272 ch | 62 520 | nc | + 2 615 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 50 510 | 14 % | + 1 590 | D |
| **Superb Combi** | | | | |
| 1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch | 48 120 | 15 % | + 360 | E |
| 1.5 PHEV/204 ch | 53 680 | 16 % | + 1 540 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 51 610 | 16 % | + 1 083 | D |
| 2.0 TDI 4x4/193 ch | 55 040 | 16 % | + 6 009 | D |
| **SMART** | | | | |
| **#1** | | | | |
| 47 kWh/272 ch | 35 815 | 6 % | - 300 | Elec |
| 62 kWh/272 ch | 40 815 | 6 % | - 300 | Elec |
| 62 kWh/368 ch | 46 315 | 6 % | - 300 | Elec |
| Brabus 62 kWh/428 ch | 51 315 | 14 % | - 300 | Elec |
| **#3** | | | | |
| 47 kWh/272 ch | 39 315 | 10 % | - 300 | Elec |
| 62 kWh/272 ch | 44 315 | 8 % | - 300 | Elec |
| Brabus 62 kWh/428 ch | 52 315 | 12 % | - 300 | Elec |
| **#5** | | | | |
| 74,4 kWh/340 ch | 46 600 | 16 % | - 300 | Elec |
| 94 kWh/363 ch | 51 600 | 15 % | - 300 | Elec |
| 94 kWh/588 ch | 56 100 | 13 % | - 300 | Elec |
| Brabus 94 kWh/646 ch | 61 600 | 9 % | - 300 | Elec |
| **SUBARU** | | | | |
| **Uncharted (nouveau)** | | | | |
| 57,7 kWh/165 ch | 36 990 | nc | - 300 | Elec |
| 77 kWh/221 ch | 41 990 | nc | - 300 | Elec |
| 77 kWh/338 ch | 47 990 | nc | - 300 | Elec |
| **E-Outback (nouveau)** | | | | |
| 74,7 kWh/375 ch | 52 990 | nc | - 300 | Elec |
| **Solterra (nouveau)** | | | | |
| 73,1 kWh/342 ch | 48 990 | nc | - 300 | Elec |
| **SUZUKI** | | | | |
| **Swift** | | | | |
| 1.2 Hybrid/82 ch | 19 390 | 15 % | 0 | E |
| **Vitara** | | | | |
| 1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch | 26 540 | 17 % | + 280 | E |
| **e Vitara** | | | | |
| 49 kWh/144 ch | 32 500 | 12 % | - 340 | Elec |
| 61 kWh/174 ch | 35 300 | 12 % | - 340 | Elec |
| Allgrip 61 kWh/184 ch | 37 800 | 12 % | - 340 | Elec |
| **Swace** | | | | |
| 1.8 Hybrid/140 ch | 33 750 | 16 % | 0 | FHEV |
| **S-Cross** | | | | |
| 1.4 Boosterjet Hybrid/110 ch | 29 340 | 20 % | + 330 | E |
| **TESLA** | | | | |
| **Model 3** | | | | |
| Standard 60 kWh */283 ch | 36 990 | 3 % | - 400 | Elec |
| Premium 80 kWh */320 ch | 44 990 | 8 % | - 400 | Elec |
| Premium AWD 80 kWh */440 ch * | 49 990 | 8 % | - 400 | Elec |
| Performance 80 kWh */500 ch * | 57 490 | 6 % | - 400 | Elec |
| **Model Y** | | | | |
| Standard 60 kWh */299 ch | 40 990 | 7 % | - 3 600 | Elec |
| Premium 80 kWh */299 ch | 46 990 | 0 % | - 3 600 | Elec |
| Premium AWD 80 kWh */460 ch * | 53 990 | 0 % | - 400 | Elec |
| Performance 80 kWh */500 ch * | 62 990 | 0 % | - 400 | Elec |
| **TOYOTA** | | | | |
| **Aygo X (nouvelle)** | | | | |
| 1.5 Hybride/116 ch | 22 200 | 10 % | 0 | FHEV |
| **Yaris** | | | | |
| GR/280 ch | 49 950 | 0 % | + 80 000 | E |
| 1.5 Hybride/116 ch | 24 850 | 12 % | 0 | FHEV |
| 1.5 Hybride/130 ch | 30 200 | 12 % | 0 | FHEV |
| **Yaris Cross (nouvelle)** | | | | |
| 1.5 Hybride/116 ch | 29 500 | 7 % | 0 | FHEV |
| 1.5 Hybride/130 ch | 32 200 | 7 % | 0 | FHEV |
| **Corolla** | | | | |
| 1.8 Hybride/140 ch | 34 550 | 19 % | 0 | FHEV |
| 2.0 Hybride/178 ch | 39 950 | 11 % | 0 | FHEV |
| **Corolla Touring Sports** | | | | |
| 1.8 Hybride/140 ch | 36 500 | 19 % | 0 | FHEV |
| 2.0 Hybride/178 ch | 39 600 | 12 % | + 350 | FHEV |
| **C-HR** | | | | |
| 1.8 Hybride/140 ch | 35 750 | 13 % | 0 | FHEV |
| 2.0 Hybride AWD-I/180 ch | 46 450 | 11 % | + 480 | FHEV |
| Hybride Rechargeable/225 ch | 41 400 | 16 % | 0 | PHEV |
| **C-HR+ (nouveau)** | | | | |
| 58 kWh/167 ch | 39 600 | 3 % | - 380 | Elec |
| 77 kWh/224 ch | 43 900 | 3 % | - 380 | Elec |
| 77 kWh/343 ch | 51 400 | 5 % | - 380 | Elec |
| **Rav4 (nouveau)** | | | | |
| 2.5 Hybride/185 ch | 46 950 | 7 % | + 900 | FHEV |
| 2.5 Hybride AWD-i/194 ch | 49 000 | 2 % | + 1 840 | FHEV |
| Hybride Rechargeable/309 ch | 54 950 | 2 % | + 4 220 | PHEV |
| **bZ4X (nouveau)** | | | | |
| 54 kWh/167 ch | 40 900 | 2 % | - 380 | Elec |
| 69 kWh/224 ch | 44 900 | 2 % | - 380 | Elec |
| 69 kWh/343 ch | 47 400 | 2 % | - 380 | Elec |
| **bZ4X Touring (nouveau)** | | | | |
| Grande Auton. 69 kWh/224 ch | 48 400 | 2 % | - 380 | Elec |
| Performance 69 kWh/380 ch | 51 900 | 2 % | - 380 | Elec |
| **Land Cruiser** | | | | |
| 2.8 D-4D 48V/204 ch | 87 500 | 0 % | + 80 000 | D |
| **VINFAST** | | | | |
| **VF6** | | | | |
| 59,6 kWh **/177 ch | 33 990 | 0 % | - 300 | Elec |
| 59,6 kWh **/204 ch | 37 990 | 0 % | - 300 | Elec |
| **VF8** | | | | |
| 87,7 kWh **/353 ch | 46 490 | 0 % | - 300 | Elec |
| 87,7 kWh **/408 ch | 51 490 | 0 % | - 300 | Elec |
| **VOLKSWAGEN** | | | | |
| **Polo** | | | | |
| 1.0 MPI/80 ch | 22 200 | 5 % | + 260 | E |
| 1.0 TSI/95 ch | 25 700 | 14 % | + 230 | E |
| 1.0 TSI DSG/116 ch | 29 700 | 9 % | + 360 | E |
| **ID. Polo (nouvelle)** | | | | |
| 37 kWh/116 ch | 24 995 | 6 % | nc | Elec |
| 37 kWh/135 ch | 29 920 | nc | nc | Elec |
| 52 kWh/211 ch | 35 820 | 8 % | - 3 450 | Elec |
| **T-Cross** | | | | |
| 1.0 TSI/95 ch | 28 200 | 12 % | + 540 | E |
| 1.0 TSI/116 ch | 29 700 | 9 % | + 450 | E |
| 1.5 TSI DSG/150 ch | 36 700 | 10 % | + 1 629 | E |
| **ID. Cross (nouveau)** | | | | |
| 52 kWh/211 ch | 37 800 | nc | nc | Elec |
| **Taigo** | | | | |
| 1.0 TSI/95 ch | 25 100 | 14 % | + 310 | E |
| 1.0 TSI/116 ch | 30 100 | 12 % | + 360 | E |
| 1.5 TSI DSG/150 ch | 35 400 | 11 % | + 1 074 | E |
| **T-Roc (nouveau)** | | | | |
| 1.5 eTSI Hybrid/116 ch | 30 300 | 11 % | + 540 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid/150 ch | 41 400 | 11 % | + 818 | E |
| 1.5 Hybrid/136 ch | 36 700 | nc | nc | FHEV |
| 1.5 Hybride/170 ch | 43 700 | nc | nc | FHEV |
| **Golf** | | | | |
| 1.5 TSI Evo2/116 ch | 31 000 | 21 % | + 310 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch | 36 500 | 17 % | + 210 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch | 43 400 | 11 % | + 240 | E |
| 1.5 Hybrid/136 ch | 38 700 | nc | nc | FHEV |
| 1.5 Hybride/170 ch | 44 800 | nc | nc | FHEV |
| GTI/265 ch | 50 800 | 4 % | + 8 770 | E |
| GTI Clubsport/300 ch | 55 600 | 4 % | + 20 569 | E |
| GTI Edition 50/325 ch | 57 200 | 5 % | + 28 413 | E |
| R/333 ch | 59 000 | 4 % | + 55 523 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 45 000 | 10 % | 0 | PHEV |
| 1.5 GTE/272 ch | 54 500 | 12 % | 0 | PHEV |
| 2.0 TDI/116 ch | 37 900 | 16 % | + 190 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 42 100 | 15 % | + 260 | D |
| **Golf SW** | | | | |
| 1.5 TSI Evo2/116 ch | 34 800 | 18 % | + 360 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid Evo2/116 ch | 37 600 | 18 % | + 230 | E |
| 1.5 eTSI Hybrid Evo2/150 ch | 44 700 | 16 % | + 280 | E |
| 2.0 TDI/116 ch | 39 000 | 18 % | + 210 | D |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 42 400 | 13 % | + 560 | D |
| **ID.3 Neo (nouvelle)** | | | | |
| 50 kWh/170 ch | 34 990 | 7 % | - 3 535 | Elec |
| 58 kWh/190 ch | 40 500 | 9 % | - 3 535 | Elec |
| 79 kWh/231 ch | 45 900 | 9 % | - 4 600 | Elec |
| **Touran** | | | | |
| 1.5 TSI Evo/150 ch | 45 200 | 12 % | + 3 541 | E |
| 2.0 TDI DSG/150 ch | 51 600 | 15 % | + 3 770 | D |
| **ID. Buzz** | | | | |
| Pro 79 kWh/286 ch | 58 250 | 12 % | - 385 | Elec |
| Pro 86 kWh/286 ch | 60 870 | 10 % | - 385 | Elec |
| Pro 4Motion 79 kWh/340 ch | 61 300 | 10 % | - 385 | Elec |
| Pro 4Motion 86 kWh/340 ch | 63 530 | 10 % | - 385 | Elec |
| **Tiguan** | | | | |
| 1.5 eTSI/131 ch | 41 300 | 12 % | + 1 172 | E |
| 1.5 eTSI/150 ch | 52 100 | 15 % | + 1 771 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 55 900 | 18 % | + 1 660 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 62 800 | 10 % | + 1 790 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 51 400 | 12 % | + 2 959 | D |
| 2.0 TDI 4Motion/193 ch | 67 100 | 7 % | + 23 679 | D |
| **Tayron** | | | | |
| 1.5 eTSI/150 ch | 52 800 | 11 % | + 4 246 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 59 600 | 9 % | + 2 570 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 65 900 | 9 % | + 2 720 | PHEV |
| 2.0 TDI/150 ch | 56 200 | 8 % | + 6 806 | D |
| **ID.4** | | | | |
| 58 kWh/190 ch | 42 000 | 17 % | - 3 450 | Elec |
| 79 kWh/286 ch | 47 590 | 9 % | - 4 600 | Elec |
| 77 kWh/299 ch | 49 590 | 14 % | - 4 600 | Elec |
| GTX 77 kWh/340 ch | 53 600 | 19 % | - 4 600 | Elec |
| **ID.5** | | | | |
| 79 kWh/286 ch | 51 900 | 13 % | - 4 600 | Elec |
| GTX 77 kWh/340 ch | 60 400 | 14 % | - 385 | Elec |
| **Passat** | | | | |
| 1.5 eTSI/150 ch | 46 400 | 17 % | + 1 040 | E |
| 1.5 eHybrid/204 ch | 54 000 | 17 % | + 1 460 | PHEV |
| 1.5 eHybrid/272 ch | 66 300 | 17 % | + 158 | PHEV |
| 2.0 TDI/122 ch | 48 300 | 18 % | + 2 538 | D |
| 2.0 TDI/150 ch | 55 100 | 9 % | + 2 894 | D |
| **ID.7** | | | | |
| 59 kWh/204 ch | 53 000 | nc | - 385 | Elec |
| 77 kWh/286 ch | 59 290 | 13 % | - 385 | Elec |
| 86 kWh/286 ch | 62 690 | 5 % | - 385 | Elec |
| **ID.7 Tourer** | | | | |
| 59 kWh/204 ch | 53 700 | nc | - 385 | Elec |
| 77 kWh/286 ch | 59 990 | 10 % | - 385 | Elec |
| 86 kWh/286 ch | 63 390 | 14 % | - 385 | Elec |
| GTX 86 kWh/340 ch | 76 000 | 4 % | - 385 | Elec |
| **Touareg** | | | | |
| R/462 ch | 107 500 | 17 % | + 21 480 | PHEV |
| **Caddy** | | | | |
| 1.5 eHybrid/150 ch | 43 300 | 9 % | + 1 780 | PHEV |
| 2.0 TDI DSG/122 ch | 37 940 | 9 % | + 5 284 | D |
| **VOLVO** | | | | |
| **EX30** | | | | |
| P5 49 kWh/272 ch | 39 100 | nc | - 3 600 | Elec |
| P5 Long Range 64 kWh/272 ch | 43 300 | 9 % | - 3 600 | Elec |
| P8 AWD 64 kWh/428 ch | 54 100 | nc | - 400 | Elec |
| **EX30 Cross Country** | | | | |
| P5 Long Range 64 kWh/272 ch | 48 950 | 5 % | - 400 | Elec |
| P8 AWD 64 kWh/428 ch | 56 200 | 7 % | - 400 | Elec |
| **XC40** | | | | |
| B3/163 ch | 41 500 | 5 % | + 6 159 | E |
| B4/197 ch | 49 300 | 8 % | + 6 159 | E |
| **EX40** | | | | |
| 67 kWh/238 ch | 46 950 | 10 % | - 3 600 | Elec |
| 79 kWh/252 ch | 50 200 | 18 % | - 3 600 | Elec |
| 79 kWh/442 ch | 62 900 | 12 % | - 400 | Elec |
| **EC40** | | | | |
| 79 kWh/252 ch | 53 550 | 12 % | - 400 | Elec |
| 79 kWh/442 ch | 63 900 | 8 % | - 400 | Elec |
| **V60** | | | | |
| B4/197 ch | 50 100 | 10 % | + 4 715 | E |
| T6 AWD/253 ch | 66 750 | 11 % | + 4 780 | PHEV |
| **XC60** | | | | |
| T6 AWD/335 ch | 70 200 | 7 % | + 6 750 | PHEV |
| T8 AWD/406 ch | 84 550 | 10 % | + 6 750 | PHEV |
| **EX60 (nouveau)** | | | | |
| P6 80 kWh/374 ch | 66 500 | 0 % | - 400 | Elec |
| P10 AWD 91 kWh/510 ch | 69 500 | 0 % | - 400 | Elec |
| P12 AWD 112 kWh/680 ch | 75 500 | 0 % | - 400 | Elec |
| **EX60 Cross Country (nouveau)** | | | | |
| P10 AWD 91 kWh/510 ch | 72 500 | nc | - 400 | Elec |
| **ES90 (nouvelle)** | | | | |
| 88 kWh/333 ch | 74 400 | 0 % | - 400 | Elec |
| 102 kWh/449 ch | 92 200 | 0 % | - 400 | Elec |
| 102 kWh/680 ch | 97 800 | 0 % | - 400 | Elec |
| **XC90** | | | | |
| T8 AWD/406 ch | 99 500 | 5 % | + 10 910 | PHEV |
| **EX90** | | | | |
| 88 kWh/333 ch | 95 000 | 10 % | - 400 | Elec |
| 102 kWh/456 ch | 101 500 | 14 % | - 400 | Elec |
| 102 kWh/680 ch | 113 500 | 11 % | - 400 | Elec |
| **XPENG** | | | | |
| **L03 (nouveau)** | | | | |
| Std Range 58,3 kWh*/245 ch | 34 990 | nc | 0 | Elec |
| Long Range 71,2 kWh*/245 ch | 37 990 | nc | 0 | Elec |
| Perf. Ultra 71,2 kWh*/488 ch | 46 990 | nc | 0 | Elec |
| **G6** | | | | |
| Std Range 68,5 kWh*/250 ch | 42 990 | nc | 0 | Elec |
| Long Range 80,8 kWh*/295 ch | 46 990 | 8 % | 0 | Elec |
| Performance 80,8 kWh*/485 ch | 50 990 | 7 % | 0 | Elec |
| **P7+ (nouvelle)** | | | | |
| Std Range 61,7 kWh*/245 ch | 45 990 | nc | 0 | Elec |
| Long Range 74,9 kWh*/313 ch | 49 990 | nc | 0 | Elec |
| Performance 74,9 kWh*/503 ch | 53 990 | nc | 0 | Elec |
| **G9** | | | | |
| RWD 78,2 kWh*/350 ch | 59 990 | 3 % | 0 | Elec |
| RWD 92,2 kWh*/350 ch | 63 990 | 3 % | 0 | Elec |
| AWD Perform. 92,2 kWh*/575 ch | 73 990 | 3 % | 0 | Elec |
| **ZEEKR** | | | | |
| **X (nouvelle)** | | | | |
| 49 kWh/272 ch | 37 990 | nc | - 300 | Elec |
| 61 kWh/340 ch | 42 990 | nc | - 300 | Elec |
| 69 kWh/496 ch | 47 990 | nc | - 300 | Elec |
| **7GT (nouveau)** | | | | |
| 75 kWh/421 ch | 45 990 | nc | - 300 | Elec |
| 100 kWh/421 ch | 50 990 | nc | - 300 | Elec |
| 100 kWh/646 ch | 57 490 | nc | - 300 | Elec |
| **7X (nouveau)** | | | | |
| 75 kWh/421 ch | 52 990 | nc | - 300 | Elec |
| 100 kWh/421 ch | 55 990 | nc | - 300 | Elec |
| 100 kWh/646 ch | 62 990 | nc | - 300 | Elec |
| **001 (nouvelle)** | | | | |
| 100 kWh/272 ch | 59 990 | nc | - 300 | Elec |
| 100 kWh/544 ch | 65 990 | nc | - 300 | Elec |

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

**A ne pas manquer dans notre prochain numéro**

## Nouveautés
BMW dévoile sa nouvelle Série 3 thermique et le Dacia Striker affronte le Bigster.

## Comparatif
Avec son coût à l'usage mini, la Renault Clio GPL s'impose-t-elle face à ses 10 meilleures rivales ?

## Occasion
Les hybrides rechargeables décotent à vitesse grand V : c'est le moment d'en profiter !


Auto Plus

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

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

**Essais**
**Rédaction :** David Bouillaux, Clément Raoul-Réa, Charles Thouluc
**Coordination :** Christophe Alba
**Mesures :** Frédéric Haas
**Convoyage :** Sylvain Cambier, Stéphanie Cambier, Cédric Cruypenninck, Jean-François Marais
**Loi et conso**
**Chef de rubrique :** Pascale Gétin (01 41 33 55 34)
**Correspondants particuliers :** Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)
**Sport :** Laurent Dupin
**Secrétariat de rédaction :** Lydia Mas (1re SR)
**Maquette**
**Chef de studio :** Nathalie Barribaud
**Rédacteur-graphiste :** Jean-Luc Sala-Martin
**Photo**
**Chef de service, responsable des photographes :** Philippe Tissier/Pilou
**Rédacteur photo :** Sébastien Besse
**Photographes :** Arnaud Saunier, Nicolas Soler
**Illustrateurs :** Cirebox, Christophe Igounet
**Ont collaboré à ce numéro**
**En rédaction :** Pierre Audemar, Christophe Conche, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry Réaubourg, François Stagnaro, Jacques Warnery
**En photo :** Caroline Hazard. **En SR :** Karol Alhaire
**Autoplus.fr**
**Responsable audience :** Ricardo Trindade
**Responsable éditorial :** Thibaut Austruy
**Hors-série**
**Rédacteur en chef :** Jérôme Fombelle
**Rédacteur en chef adjoint :** Franck Mozzanini
**Direction - édition**
**Co-directeur de la publication :** Gautier Normand
**Directeur exécutif :** Stéphane Haïtaian
**Editeur :** Tommaso Albinati
**Marketing**
**Directrice marketing :** Sylvie Siguret (5885)
**Responsable marketing :** Frédérique Gasbarian
**Abonnements et diffusion**

**Marketing direct**
**Directrice :** Catherine Grimaud
**Chef de groupe :** Davina Champaigne
**Chef de produit :** Julie Duarte
**Ventes au numéro**
**Responsable service diffusion :** Philippe Merrien
**Responsable des ventes :** Mélanie Caillé
**Publicité commerciale**
**Directrice générale :** Elodie Bretaudeau Fonteilles
**Directrice commerciale pôle automobile :** Nathalie Martins
**Directrice commerciale adjointe pôle automobile :** Anne Buré-Emmel (2921)
**Planning :** Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
**Trafic :** Mouna Montassar (etpub@reworldmedia.com)
**Marchés directs**
**Directrice de publicité :** Julie Aldabo (5545)

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

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

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




N° 1986 - 25.09.2026

# LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES


Auto Plus

L'ÉQUIPE AUTO PLUS
**MARCHÉS DIRECTS**

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





SAILUN
SMART PERFORMANCE

Distribué par Distri Cash l'empreinte de confiance

SAILUN POLAR DRIVE

SAILUN TYRE GLOBAL TYRE PARTNER

EcoPoint³ TECHNOLOGY

# DES PNEUS QUI ONT DE LA MAÎTRISE

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

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

**SAILUN ALPINE 2**

TIRE TEST MARK
Wet & Dry Safety
Rolling Resistance
Rolling Noise
tuvsud.com/ps-cert
SAILUN ICE BLAZER ALPINE 2
205/55 R16 94H XL

**SAILUN ALPINE EVO 2**

Auto Bild APPROVED
Traction
Braking
Handling
SAILUN Alpine EVO2 – 245/45R19 102W XL
autobild.de/reifentests

TIRE TEST MARK
Wet & Dry Safety
Rolling Resistance
Rolling Noise
tuvsud.com/ps-cert
SAILUN ALPINE EVO2
215/55R17 98V XL

**SAILUN 4SEASONS ULTRA**

BON 2025
Auto Bild
SAILUN
ATREZZO 4SEASONS ULTRA
30 pneus all-season testés
Dimension 225/40 R 18
Edition 39/2025

Auto Plus

# PARTICIPEZ AU SONDAGE NATIONAL

## LE PALMARÈS DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE

**Pour la 5è année, Auto Plus lance son sondage pour déterminer quels sont les meilleurs garages de France sur la base de vos recommandations clients.**

PRIX MEILLEURS GARAGES DE FRANCE 2027

Auto Plus

## VOUS ÊTES UN PROFESSIONNEL ET VOUS SOUHAITEZ ÊTRE RÉFÉRENCÉ AU SONDAGE DES MEILLEURS GARAGES DE FRANCE ?

N'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées directement à autoplusevents@reworldmedia.com







Photos non contractuelles

## POUR TENTER DE GAGNER UNE ENCEINTE MARSHALL ET DES MONTRES ICE-WATCH !

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

En partenariat avec idGarages.com

Extrait du règlement : ERAS organise du 04 septembre au 04 octobre 2026 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 du jeu selon les modalités fixées dans le Règlement. Pour plus d'information, consultez le Règlement disponible sur https://www.autoplus.fr

Retro+

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

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

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

**Devis et souscription sur retro.fr**




4.7/5
AVIS CLIENTS

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

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

**05 65 100 100**
**www.retro.fr**

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

# Nouvelle ID. Polo 100 % électrique

Recharge rapide de série*

Charge de 10 à 80 % en 24 minutes







*Avec une capacté de recharge allant jusqu'à 105 kW en courant continu, la batterie de l'ID. Polo Style 52 kWh peut être chargée de 10 a 80 % en 24 minutes. La capacité de recharge peut varier en fonction de nombreux paramètres extérieurs dont le type de bome de recharge utilisée.

**Modèle présenté :** Nouvelle ID. Polo Style avec options. Plus d'informations sur volkswagen.fr

**Cycles mixtes gamme Nouvelle ID. Polo WLTP : 13,3-19,2. Rejets de $CO_2$ (g/km) WLTP : 0 (en phase de roulage).**
**Valeurs au 29/04/2026, susceptibles d'évolution Plus d'informations auprès de votre Partenaire.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer#SeDéplacerMoinsPolluer