SEPM TOP ventes

Auto Plus

N° 1989 – Vendredi 16 octobre 2026

Test P.6

Volant Hypersquare de Peugeot

Gadget ou révolution ?



Santé P.64

Avec les journées qui raccourcissent

Comment améliorer sa vision sur la route

EXCLUSIF

Enquête qualité 2026



104 SUV examinés par nos experts P.56

Nouveauté

Citroën 2 CV

Coup de cœur garanti P.16





Découvrez les clins d'œil au passé qui nous ont fait craquer !

Dossier essais





Modularité, espace intérieur, volume de coffre...

Quels sont les modèles les plus spacieux ? P.26

Actu P.22

Volkswagen ID. Tiguan

Nos premières impressions



Guide d'achat occasion P.48

Passez à l'électrique

à partir de 6 500 €

L 14629 - 1989 - F: 2,60 €

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

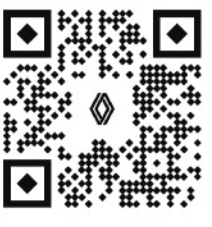
RENAULT RAFALE HYPNOTIC

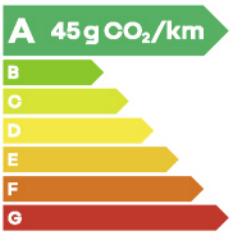
HYPER HYBRID E-TECH 4X4 300 CH RECHARGEABLE

édition limitée

teinte exclusive noir forêt satin
jusqu'à 1 000 km d'autonomie[1] dont 105 km d'autonomie électrique[2]
4Control advanced à 4 roues directrices
châssis mis au point par l'ingénierie Alpine
options incluses : toit verre panoramique opacifiant solarbay,® système audio haute-fidélité Harman Kardon,® pare-brise chauffant et affichage tête haute

découvrir







en exclusivité au Mondial de l'Auto - hall 6

(1) avec plein d'essence et charge complète de la batterie.* (2) sur cycle wltp, autonomie réelle suivant conditions de roulage (type de route, de conduite et conditions météorologiques)/source interne Renault 2024. **consommations mixtes min/max (l/100 km)*: 2/5,1. émissions co_2 (g/km)*: 40/116. *selon données wltp.** Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

Renault recommande Castrol

renault.fr

pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



BUZZMAN Renault S.A.S. RCS Nanterre 780 129 987

L'édito



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

Bon volant ou bonne direction ?

Si l'innovation fait partie de l'ADN de l'automobile, toutes les inventions ne connaissent pas le même destin. Certaines se diffusent rapidement, portées par leur efficacité incontestable (les écrans tactiles, l'allumage automatique des feux). D'autres peinent à s'imposer (les commandes gestuelles, le créneau autonome), faute de bénéfice évident pour l'utilisateur…

Le concept-car Peugeot Polygon, qui préfigure la future 208, embarque une innovation de taille : l'Hypersquare. Derrière ce volant rectangulaire se cache une direction dépourvue de liaison mécanique. Des puces (que l'on espère savantes) se chargent d'assurer la liaison entre le volant et les roues *(voir notre essai p. 6)*. Le Lion n'est pas le premier à explorer cette idée. Infiniti, Lexus, Tesla et Mercedes proposent déjà des systèmes de ce type, mais sur des modèles haut de gamme.

L'ambition de Peugeot de l'implanter aujourd'hui – a fortiori sur une citadine – interroge. Au-delà des défis techniques et industriels évoqués dans notre article, la question de la confiance se pose forcément. Encore ébranlée par l'affaire des PureTech et des airbags Takata (scandale qui touche aussi de nombreux autres constructeurs), la marque a-t-elle choisi le bon moment pour introduire un système qui repose, précisément, sur la confiance que l'on accorde à la technologie ?

Il faudra donc rassurer et convaincre. Sur le papier, l'Hypersquare ouvre la voie à de nombreuses applications, mais, au quotidien, le bénéfice pour le conducteur sera-t-il assez tangible pour le pousser à choisir cette option ? Espérons-le. Car entre les investissements engagés et les enjeux de fiabilité et de suivi en après-vente, il serait dommage que Peugeot se trompe… de direction.

Sommaire Numéro 1989

Semaine du 16 au 22 octobre 2026

Actualité

6 **L'essentiel.** On a essayé le volant Hypersquare de Peugeot
8 **Le courrier**
10 **Les vérifs**
14 **La photo**
16 **Les nouveautés**
La Citroën 2 CV Concept : le passé a de l'avenir !
A bord du Volkswagen ID Tiguan

Essais

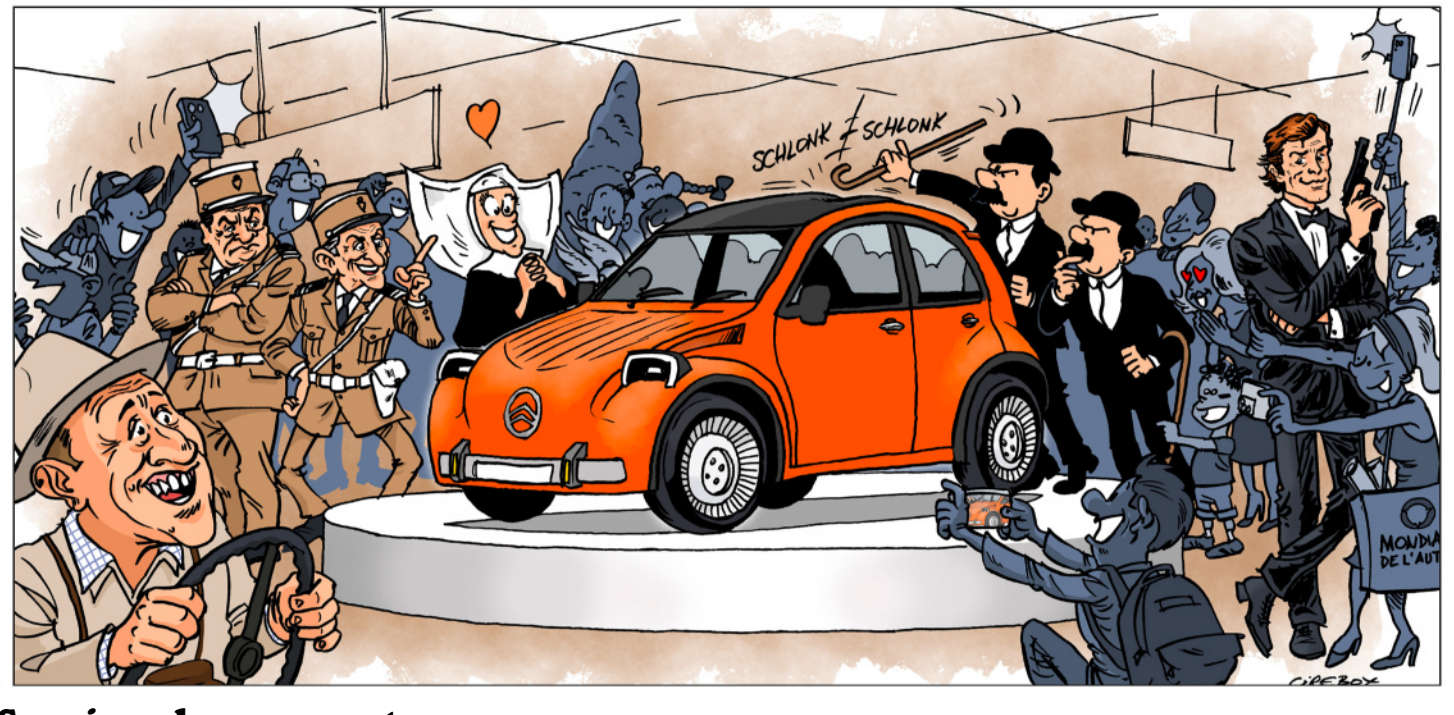
25 **Les mesures du labo**
26 **Dossier.** Quelles sont les voitures les plus spacieuses ? 27 modèles au top de l'habitabilité
34 **Panoramique.** Le Leapmotor B03X ProMax de 197 ch
38 **Match.** Le Volvo EX60 P10 AWD de 510 ch affronte le BMW iX3 50 xDrive de 469 ch
42 **Lecteurs.** Le Jeep Compass 1.2 Turbo e-Hybrid de 145 ch
44 **Rétro.** Le pick-up Skoda Felicia Fun (1996)

Pratique

47 **L'info utile**
48 **Dossier.** Electriques d'occasion à moins de 15 000 € : les bons choix et ceux à éviter
52 **Essai occasion.** Quel Porsche Cayenne II acheter pour moins de 30 000 € ?
54 **Radioscopie**
Le Honda CR-V IV diesel
La Renault Mégane III essence
56 **Enquête qualité de fabrication.** Première partie : les SUV 104 modèles décortiqués par nos experts
64 **Loi et conso.** Mauvaise vision de nuit : les solutions
66 **SOS lecteurs**
70 **Le prix des voitures neuves**

Le trait d'humeur de Cirebox

Au Mondial, badauds et spécialistes de toutes les générations plébiscitent la nouvelle 2 CV



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 24 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 Auto Plus Occasions.
Ce numéro comporte un flyer APLU_1989_CROISI2027 posé en 4e de couverture sur la diffusion abonnés.

On a essayé le volant Hypersquare de Peugeot

Carrément top ?




Présent au Mondial de l'auto dans l'habitacle des concept-cars Peugeot Polygon, E-T16, RC-Z Vision et Alfa Romeo Cuorerosso, l'étonnant volant rectangulaire de Stellantis fait-il aussi bien tourner les roues que les têtes ? Pour le savoir, *Auto Plus* s'est une nouvelle fois mis à la place du conducteur.

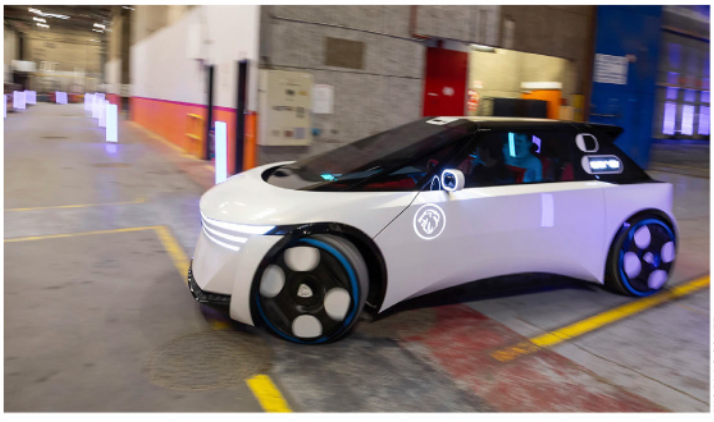
Texte : Vincent Desmonts et Jérôme Fombelle

Lorsqu'on est historiquement – et depuis trois ans – le plus gros pourvoyeur de brevets en France, c'est que l'on a l'innovation chevillée au corps. Sur les 12986 dépôts enregistrés à l'INPI par Stellantis/PSA en une décennie, beaucoup demeureront invisibles pour le conducteur, autant resteront sans lendemain, tandis que quelques-uns ont la ferme ambition de révolutionner la conduite. Pas au point de réinventer la roue mais, en l'occurrence, pas loin. Peugeot avait déjà marqué les esprits en 2012 avec le minivolant de son "i-Cockpit". Par son diamètre réduit, il promettait (et procurait) des sensations inédites, même si le bilan était moins flatteur sur le plan ergonomique.

Réinventer le volant

Rétrospectivement, il annonçait surtout une révolution à venir autrement plus marquante : l'Hypersquare. Ce drôle de volant rectangulaire ajouré aux quatre coins est en effet lié à une direction "by wire", c'est-à-dire sans aucune liaison mécanique avec les roues ! Une technologie encore rare, assez simple sur le papier *(voir encadré)* mais fort complexe à mettre au point. D'abord parce qu'elle touche un élément de sécurité vital : il est inenvisageable que le dispositif ait un "bug" et vous envoie dans le décor. Ensuite, parce que recréer des sensations naturelles à partir d'un système 100 % virtuel n'a rien d'une sinécure. Dès lors, pourquoi une telle prise de tête ? D'abord, pour l'aspect spectaculaire de ce volant, mais aussi parce qu'en se libérant de toute liaison mécanique entre celui-ci et la crémaillère de direction, tout devient possible. Et notamment de faire varier le rapport de démultiplication. Celui-ci détermine le nombre de tours de volant qu'il faut accomplir pour aller d'une butée à l'autre : une démultiplication faible augmente la sensation de dynamisme et favorise les manœuvres à basse vitesse, mais rend la direction trop sensible à haute vitesse. A l'inverse, une démultiplication forte la rendra plus précise sur autoroute, mais imposera de beaucoup "moulinner" à basse vitesse.

Sur une direction assistée classique, le choix de la démultiplication résulte d'un compromis qui dépend du typage plus ou moins sportif de l'auto. Une direction "by wire" permet, justement, de ne pas choisir. C'est ce que propose l'Hypersquare : une démultiplication variable, très faible à basse vitesse, mais progressivement plus forte à mesure que l'allure augmente. Ainsi, un seul tour de butée à butée suffit


NICOLAS SOLER

Les manœuvres à faible allure, ici avec le concept-car Polygon, sont enfantines. Reste à voir si ce sera aussi simple en cas de brusque changement de cap à haute vitesse.

La direction "by wire", comment ça marche ?

Sur un système conventionnel, le volant est relié mécaniquement à la colonne de direction. L'effort appliqué par le conducteur est ainsi directement transmis à un pignon qui engrène sur la crémaillère, laquelle fait pivoter les roues par l'intermédiaire de biellettes. L'ensemble dispose le plus souvent d'une assistance (en général assurée par un moteur électrique).

Sur une direction sans liaison mécanique ("steer-by-wire", c'est-à-dire direction par câbles électriques), la colonne disparaît purement et simplement. Le volant est relié à des capteurs qui mesurent l'angle de braquage, information transmise à un calculateur qui donne alors l'ordre à un moteur implanté sur la crémaillère de braquer plus ou moins les roues. Un autre moteur, solidaire lui du volant, envoie un couple destiné à générer un retour de force à même de restituer les sensations de conduite d'une direction classique (durcissement en appui, allègement en cas de perte d'adhérence…).

Pour plus de sécurité, tous les composants sont redondants : il y a ainsi deux moteurs sur la crémaillère, deux capteurs d'angle de volant et même une seconde batterie en cas de défaillance du circuit électrique principal.





Alors, gadget ou pas l'Hypersquare ? Après une prise en mains sur circuit, puis sur un parcours à basse vitesse *(photo)*, force est de constater qu'il procure des sensations bluffantes autant qu'inédites.

GABRIEL BASCOU/PEUGEOT

pour les manœuvres, qui s'en trouvent facilitées, tout en gardant une grande progressivité à haute vitesse. Sur le papier, le meilleur des deux mondes… Mais à l'usage, cette histoire tourne-t-elle bien rond ?

Début de réponse après avoir pu essayer, à plusieurs reprises, cette direction révolutionnaire, notamment à bord de "mulets" sur base de Peugeot 2008, sur le circuit routier de Mortefontaine, ainsi que sur une aire plane du centre d'essais Stellantis de Belchamp, près de Sochaux.

D'abord, le volant Hypersquare corrige l'éternel problème des i-Cockpit : du fait de sa forme rectangulaire, il ne masque plus les compteurs, et permet de trouver une position de conduite plus naturelle. Par ailleurs, ce volant est "fou" contact coupé : il tourne dans le vide, ce qui facilite l'accès à bord.

Si les premiers mètres sont un peu perturbants, on trouve vite ses repères, le temps que le cerveau s'adapte. Dès lors, les quelques manœuvres que nous avons pu réaliser se sont révélées enfantines, le créneau devenant tellement facile que l'on se demande pourquoi on s'est embêté pendant toutes ces années avec des directions classiques. Et lorsqu'on prend de la vitesse, la démultiplication augmente progressivement, sans que cela soit perturbant. Par ailleurs, le volant offre des sensations très naturelles et une montée en effort cohérente avec une direction classique. Emballé, c'est pesé : l'essayer, c'est l'adopter ? Pas si vite…

Cette direction d'un nouveau genre change radicalement la conduite. A tel point que tout le monde ne s'y fera probablement pas.

Avant cela, il va falloir éprouver plus longuement l'Hypersquare en conditions réelles et, surtout, dans toutes les situations. Le diable se cachant dans les détails, qu'arrivera-t-il en cas de changement brusque de vitesse en virage, comme lors d'un freinage sur une bretelle de sortie d'autoroute ? Ou lorsque l'on passe d'une voie rapide à un rond-point ?

Quid des manœuvres en marche arrière, avec une remorque attachée, opération déjà peu aisée en temps normal ? Sans parler de la position de conduite, potentiellement fatigante à la longue (fini la main posée à "à midi" ou à "six heures" sur la jante du volant pour reposer les épaules).

Par ailleurs, la spécificité de ce système imposera, selon toute vraisemblance, de devoir passer chez Peugeot pour effectuer une géométrie du train avant, qui nécessitera de brancher la valise diagnostic du constructeur afin de bloquer la direction…

Autant de questions qui demeurent pour l'heure sans réponses, et qu'il faudra trancher lorsque l'Hypersquare arrivera, dès 2027, sur la prochaine Peugeot 208, mais aussi sur d'autres marques du groupe. En attendant, une certitude : à l'heure où l'ambition de Stellantis est de regagner la confiance de ses clients en matière de fiabilité, celle de ce volant révolutionnaire devra être au-dessus de tout soupçon. ■



GABRIEL BASCOU/PEUGEOT

Le courrier

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

Succès mitigé pour la petite Renault ?

Quel oiseau rare, cette Twingo E-Tech !



FLORIAN GROUT

Alors qu'elle est sortie depuis six mois, je crois n'avoir croisé aucune Twingo en région parisienne. Inquiétant pour une citadine : les seules que j'aie aperçues étaient exposées dans des concessions Renault… Serait-elle en train de faire un bide ?

Quentin D., Vincennes (94)

François Tarrain. Au contraire, elle s'est déjà fait une place honorable sur le marché : selon AAA-Data, depuis janvier, elle a séduit 14 580 clients, ce qui la place au 19e rang des ventes. En septembre, mois marqué par le carton des électriques (42 % de part de marché !), elle s'est même hissée en 6e position. Et octobre devrait également lui réussir avec une nouvelle offre de location à 99 €/mois, hors leasing social, réservée aux ménages les plus modestes (avec un premier loyer de 1 000 €). Cela étant posé, vous avez raison : ce n'est pas en région parisienne que la Twingo séduit le plus, mais dans le Nord, les Bouches-du-Rhône, le Var ou encore le Pas-de-Calais. Plus édifiant : rapporté à la population locale, elle cartonne surtout dans le Var (un exemplaire pour 2 665 habitants), l'Aude, le Gers, les Pyrénées-Atlantiques, la Vendée, le Calvados, la Manche… Soit autant de départements où elle permet d'assurer les trajets du quotidien sans trop se ruiner. A l'inverse, à Paris, on ne compte qu'une Twingo pour… 25 595 habitants, et un peu plus dans les départements voisins, notamment dans les Hauts-de-Seine, le fief de Renault.

D'un Z qui veut dire…

J'ai croisé récemment cette voiture devant le Grand Palais à Paris. Savez-vous de quel futur modèle il pourrait s'agir ?

Jean-François Darbier, par e-mail

Julien Sarboraria. Malgré son lourd camouflage, ce modèle est bien connu de nos services : c'est le grand break de chasse 7GT de Zeekr, une marque du groupe Geely en cours d'implantation en France. Déjà essayée dans nos pages *(voir n° 1983)* et équipée ici d'un impressionnant barda de capteurs destinés à la conduite autonome, la 7GT est également présente au Mondial de Paris sur le stand Zeekr.



JEAN-FRANÇOIS DARBIER

Téléphone au volant…

A propos de la suspension de permis en cas d'usage du téléphone tenu en main : risque-t-on d'être sanctionné à la volée ou à l'aide de caméras, c'est-à-dire sans interpellation ?

Alice F., Nemours (77)

Pascale Gétin. En cas de vidéo-verbalisation ou de PV dressé à la volée, on s'expose "uniquement" à un PV de 135 € et à la perte de 3 points. En revanche, si l'on est pris "en flag" téléphone en main au volant (donc identifié formellement) et interpellé, alors la sanction s'alourdit. L'instruction ministérielle du 29 septembre adressée aux préfets les invite à mettre en œuvre, dans toute la France, la suspension administrative du permis (de quelques semaines à six mois maxi, en théorie), sans attendre une décision judiciaire, et ce en vertu des articles L224-7 et R412-6-1 du code de la route.

> ***Le succès des voitures électriques s'apparente au vote sanction en politique : si nombre de Français passent à l'opposition en signant le bon de commande de leur VE, ce n'est pas parce qu'ils sont convaincus par cette alternative, mais parce qu'ils sont déçus par les prix de l'énergie "au pouvoir" depuis longtemps.***
>
> Jean-Pierre T., Montluçon (03)

Pas à sa place, ce radar ?

Dans le n° 1986, vous annoncez que le nouveau modèle de voiture radar, la Skoda Scala, a été surpris dans le Val-d'Oise. Pourtant, dans le même article, vous précisez que ce type de véhicule flasheur n'est pas déployé en Île-de-France… Un concours de circonstances ?

Rémy, par e-mail

François Tarrain. En fait, il n'y a aucune voiture radar "à conduite externalisée" (c'est-à-dire aux mains de chauffeurs privés) en Ile-de-France et en Corse. En revanche, elles sont présentes dans toutes les autres régions. Quant à cette Skoda Scala, elle a bien vocation à faire partie du contingent des "privatisées". Mais sa mise au point, comme celle des autres voitures radars, a lieu dans le Val-d'Oise, la société Fareco qui les produit étant implantée non loin de là, à Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne (92).

Vos images

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



Un petit coup de mou à vélo ? Hop, une halte à la pompe pour se rappeler à quel point l'essence est chère et ça repart ! Observé à Biéville-Beuville (14).

Par Philippe Danthony



En fait, on se retrouve ici dans une impasse qui ne dit pas son nom… Souvenir d'Antalya, en Turquie.

Par Jean Herman



Prototype d'un futur modèle dissimulé sous un camouflage ? Non, juste une Ford Focus garée à l'ombre d'un frêne.

Par Eric P.

PHOTOS : REPORTERS AUTO PLUS

Son sationnel



Immergez-vous au cœur de vos films, séries, concerts et événements sportifs avec le nouveau Décodeur Home Cinema inclus dans Livebox Max Fibre.

Audio by BANG & OLUFSEN Dolby Atmos Dolby Vision

Livebox Max Fibre à 47,99 €/mois(1) pendant 12 mois pour les nouveaux clients puis 57,99 €/mois.
Offre soumise à conditions, engagement 12 mois, sous réserve d'éligibilité en France métropolitaine. Frais de mise en service Livebox Max : 49 €, décodeur : 50 € (plus 40 € de frais d'échange pour les déjà clients), enceintes en option : 80 €. Son et image Dolby avec contenu et équipement compatibles. Frais de résiliation : 69 €. Voir détails sur orange.fr
(1) Remboursement différé sur demande après validation par Orange (formulaire à retourner par Internet avant le 18/01/2027). Non cumulable. Perte du remboursement en cas de résiliation ou de changement d'offre. Détails et formulaire sur odr.orange.fr

orange™ est là

CAMÉRA CACHÉE | Quel accueil chez Chery, la dernière marque chinoise arrivée en France ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION Après Geely il y a quinze jours, faisons connaissance avec l'une des – déjà ! – 60 concessions de Chery. Objectif : en apprendre un peu plus sur ce groupe chinois (qui possède aussi les marques Jaecoo et Omoda), essayer son SUV Tiggo 7, et voir ce que ses vendeurs ont dans le ventre…



Rendez-vous dans ce showroom *"encore en travaux, ce qui n'empêche pas les clients de venir en nombre. Un café ?"* Notre interlocutrice nous raconte alors son parcours chez Renault, puis chez Jaecoo/Omoda et enfin Chery : *"C'est le même groupe, les plates-formes techniques sont communes, mais les modèles Chery se veulent plus haut de gamme, mieux finis…"*



Puis elle poursuit, cash : *"Niveau style, les chinois assument. Jaecoo s'inspire du Range Rover, Chery de Mercedes, d'Audi et de Lexus. Mais notre Tiggo 7 est mieux fini que le Jaecoo 7 et affiche un meilleur rapport prix/prestations. Pour moi, c'est l'argument massue pour finir de convaincre les clients qui hésitent entre les deux."* Allez vlan, dans les dents !



Après un essai varié de trois quarts d'heure, place à un tour d'horizon statique du SUV : *"La malle n'est pas géante, mais on peut mettre un coffre sur les barres de toit de série. Vous voulez voir les teintes de carrosserie ? On les a toutes !"* Direction le dépôt de la concession, où une douzaine de Tiggo 7 sont stockés. Illustration des grandes ambitions de Chery.



Reste un point : hybride ou hybride rechargeable ? *"C'est selon votre usage. Si vous circulez beaucoup en ville, le PHEV s'impose. Si vous faites surtout de la route, l'hybride, 5 500 € moins cher, est parfait. Sachant que toutes nos autos sont garanties 7 ans et qu'on peut vous livrer un modèle en stock sous trois semaines… Vous avez vu, on a du choix."*

Sans pitié, même pour ses propres marques

Carburant

En attendant la baisse promise par le gouvernement…

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 8 octobre 2026.
Cours du baril de Brent : 92,83 € (+ 4,42 €).

Gazole 2,343 €	- 2,3 cts en une semaine + 71,7 cts en un an	**SP95-E10** 2,127 €	- 1,5 ct en une semaine + 43,2 cts en un an
SP95 2,208 €	- 1,4 ct en une semaine + 49,7 cts en un an	**SP98** 2,220 €	- 1 ct en une semaine + 42,7 cts en un an
E85 0,908 €	+ 0,7 ct en une semaine + 16,6 cts en un an	**GPL** 1,044 €	+ 0,9 ct en une semaine + 6,7 cts en un an

La tendance à court terme : ↘ En baisse

Bon plan ou pas ?

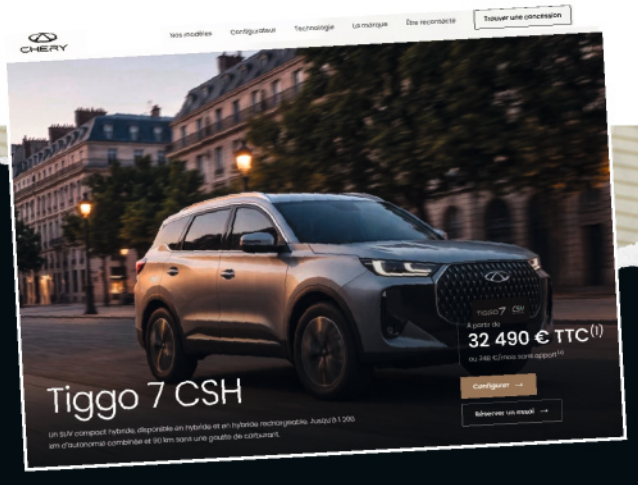
Jusqu'à 120 € remboursés sur les pneus Michelin



La promesse : jusqu'au 29 novembre[2], le bibendum rembourse cash jusqu'à 120 € pour l'achat de ses pneus…
La vérif : pour deux pneus été, hiver ou toutes saisons achetés, on obtient un remboursement de 10 à 60 € selon la dimension (de 14 à 20"), et le double pour un train complet. L'intérêt, ici, c'est que Michelin vous laisse le choix du professionnel : vous pouvez acheter vos pneus et les faire monter dans n'importe quelle enseigne physique, mais aussi auprès de six revendeurs en ligne[3] (sans montage imposé). Dès lors, un seul mot d'ordre : comparez les prix de chacun avant de vous jeter sur l'offre !

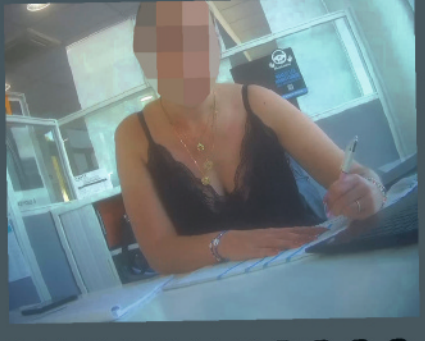
Valable à peu près partout !

1. Location avec option d'achat. 2. Michelin.fr/promotions-michelin/promo-michelin-auto-hiver-2026. 3. 1001pneus, 123pneus, Avatacar, Allopneus, Pneusonline…





Place à l'essai d'un Tiggo 7, hybride dans *"la seule finition vendue, équipée de A à Z"*. S'ensuit une présentation des aides à la conduite, du toit ouvrant, du système audio Sony, de l'espace à bord… N'en jetez plus ! Tout juste avoue-t-elle que *"le moteur peut s'avérer un peu bruyant à basse vitesse quand la batterie de l'hybride est quasi vide"*. Pas faux.



Et la négo ? *"Aucune remise possible, mes offres à l'achat et en LOA(1) sans apport sont d'emblée au plus bas. Et sachez qu'on peut retirer les suppléments entretien et assurance du loyer de la LOA."* Résultat : sur 48 mois avec 15 000 km/an, le loyer mensuel *"malus, carte grise et frais compris"* est de 420 € pour l'hybride et 496 € pour le PHEV. Pas mal, en effet…

Troublant de voir un groupe chinois en concurrence directe avec des marques qui lui appartiennent, Jaecoo en tête. Difficile de savoir qui l'emportera, mais une chose est sûre : avec les solides arguments qu'il avance, Chery risque bien de se faire de l'ombre à lui-même !

La question inattendue

Dans quel(s) département(s) a-t-on "la plus longue" ?

Le 75 et le 92



SHUTTERSTOCK

Ça fait un peu cliché, mais c'est à Paris et dans les Hauts-de-Seine que l'on trouve les voitures les plus longues (4,27 m en moyenne), larges (1,78 m) et puissantes (138 et 133 ch en moyenne respectivement). Viennent ensuite l'Isère, le Bas-Rhin et l'Aisne (4,23 m, et de 125 à 117 ch). Des valeurs modestes, certes, mais qui reflètent, rappelons-le, une moyenne. A l'opposé, les autos sont plus courtes en Corse, dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône (de 4,10 à 4,15 m) et moins puissantes dans la Creuse, l'Ariège et les Hautes-Pyrénées (autour de 110 ch)…

AAA DATA 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

Stationnement : contestez… et touchez des intérêts !

Le saviez-vous ? Si vous avez contesté un forfait de post-stationnement auprès du TSP* et que vous obtenez gain de cause, vous pouvez exiger le remboursement du FPS avec intérêts ! C'est ce qu'a établi une jurisprudence de 2020, passée un peu inaperçue. A l'époque, une société qui contestait un FPS de 50 € avait demandé que le remboursement soit assorti d'intérêts de retard au taux légal. Le bien-fondé de sa requête ayant été reconnu par le juge, elle a, outre le remboursement du FPS, obtenu 3,28 € d'intérêts (pour un délai de jugement de deux ans).

➤ Six ans plus tard, aucune raison de ne pas profiter de cette décision, sachant que quelques conditions doivent être réunies : avoir réglé le montant du FPS et son éventuelle majoration avant le dépôt de la requête (ce qui ne vaut pas reconnaissance de son tort), formuler expressément la demande d'intérêts et obtenir l'annulation totale du FPS. Avec la forte hausse des taux légaux et l'allongement des délais de traitement du TSP, la somme à récupérer peut désormais avoisiner 8 € pour un FPS de 50 €. Multipliée par des milliers de dossiers, et avec des sanctions pouvant atteindre 250 € à Paris, l'addition pourrait finir par coûter cher aux municipalités…

➤ Pour mettre toutes les chances de son côté, voici la petite phrase magique à inclure dans sa requête auprès du TSP : *"Je demande le remboursement de XX € correspondant au montant payé pour le forfait de post-stationnement contesté, assorti des intérêts de retard au taux légal."*

Nicolas Lourdin

Contrôles : vous les avez débusqués

Hibou embarqué – Puy-de-Dôme (63)

RD906. Hibou de sortie dans la traversée d'Ambert. La VW Golf SW était garée en face de la carrosserie Monkey & Co. Elle contrôlait les véhicules circulant en direction du centre d'Ambert. 50 km/h.
45°33'19.7"N 3°44'27.0"E



REPORTERS AUTO PLUS



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée Haute-Vienne (87)

Le jour n'était pas levé que ce Citroën C5 Aircross (GT-663-TY) était déjà en action à Saint-Junien, à hauteur du garage Citroën, en direction de Rochechouart.
45°54'19.4"N 0°55'47.8"E

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

Cabines : la fournée de la semaine

Allier (03)

RN145, PR 12+400, Domérat (Montluçon vers Guéret), 50 km/h. Le radar de chantier a pris place au début de la zone de travaux, avant la sortie Domérat.
46°21'49.3"N 2°33'22.6"E

Seine-et-Marne (77)

RN330, PR 5+600, Monthyon (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome est installé dans la traversée du lieu-dit Château-Gaillard.
49°00'12.3"N 2°50'40.2"E

Allier (03)

RN145, PR 9+160, Quinssaines (Guéret vers Montluçon), 50 km/h. Autre radar de chantier à l'entrée de la zone de travaux, peu après l'aire de Quinssaines.
46°19'28.0"N 2°31'47.4"E

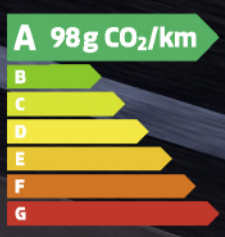
Vienne (86)

RN147, PR 36+940, Fleuré (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar de chantier se trouve dans la zone de travaux entre Nieuil-l'Espoir et Lhommaizé.
46°28'40.3"N 0°32'20.0"E

** Tribunal du stationnement payant. Tribunal-stationnement-payant.fr*



à partir de **23 490€**[1]
longueur de 4,62 m
volume de coffre de 600 l[2]
existe en motorisations essence/GPL & hybride 4x2 et 4x4



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



Modèle présenté : Dacia Striker journey hybrid 155 avec options peinture métallisée vert givré, jantes alliage 19" diamantées et toit vitré panoramique fixe à 31 950€. (1) Prix conseillé pour Dacia Striker essential mild hybrid-G 140 neuf hors options selon le tarif n° 2230-03 du 1er octobre 2026. (2) Selon motorisation. **Gamme Dacia Striker : émissions de CO_2 min/max (g/km) (procédure WLTP) : 95/120. Consommations mixtes min/max (l/100 km) (procédure WLTP) : 4,2/6,7.** Dacia recommande Castrol - Dacia Renault S.A.S. RCS Nanterre 441 639 465.



Highway to sel

Entre mi-août et mi-novembre, c'est une moisson d'un genre un peu particulier qui a lieu sur le lac Tuz (Tuz Gölü). Située au sud-est d'Ankara, en Turquie, cette étendue d'eau, grande comme trois fois le lac Leman et très peu profonde – de quelques centimètres à deux mètres maximum –, est partiellement asséchée l'été. Ce qui révèle une couche de sel d'environ 30 cm d'épaisseur, qui permet de couvrir jusqu'à 70% de la consommation turque. A charge pour une armée de camions de récolter les cristaux, trois mois durant, dans un ballet rectiligne qui ne nécessite que très peu l'usage des clignotants…

➤ **Photo:** Ismail Aslandag/ Anadolu via AFP



Citroën 2 CV Concept

Le passé a de l'avenir !



Vintage et moderne à la fois, la 2 CV est de retour grâce à ce concept-car électrique, au look inspiré du modèle originel, présenté au salon de l'auto de 1948. Cette réinterprétation "*fraîche et joyeuse*", dixit Citroën, est prévue pour 2028.



C'est à l'occasion du Mondial de l'auto que Citroën a présenté cette 2 CV du futur, dont la version de série devrait voir le jour en 2028. Nous avons été conviés à la découvrir en marge du salon et nous vous la présentons sous toutes les coutures…

➤ **Texte:** Agnès Lasbarrères – **Photos:** Arnaud Saunier

Elle est l'une des stars du Mondial de l'auto qui se tient actuellement à Paris (jusqu'à ce dimanche 18 octobre). La Citroën 2 CV électrique, encore à l'état de concept-car, vient d'y être dévoilée et elle attire les foules. Mais pour ceux qui n'auraient pas pu se rendre au salon ou qui n'auraient pas eu l'opportunité de l'approcher d'assez près, rassurez-vous, *Auto Plus* vous propose, ici, de la découvrir dans ses moindres détails. Mais avant cela, un petit retour en arrière s'impose. Il y a un peu plus d'un an, en septembre 2025, nous avions évoqué dans nos pages un possible come-back de la 2 CV. Renault venait de relancer la R5 et la R4, avant de s'attaquer à la Twingo, et nous soupçonnions Citroën d'avoir envie de suivre aussi cette tendance des revivals, alors qu'elle s'y était refusée jusque-là. Un nouveau patron, Xavier Chardon (ex-boss de Volkswagen France) venait d'arriver à la tête de l'entreprise en juin, et Gilles Vidal (en provenance de Renault) prenait celle du design des marques européennes de Stellantis, les choses pouvaient donc changer… Et nous avions vu juste !

En effet, d'après nos sources, le projet d'une renaissance de la 2 CV a, en réalité, débuté dès le mois de juillet, a obtenu le feu vert de la part d'Antonio Filosa, le big boss de Stellantis, en mars 2026, pour être finalement officialisé le 21 mai dernier. Un timing rapide, mais parfait. Il a permis à la marque aux chevrons de présenter, il y a quelques jours, au Mondial de l'auto, un concept-car très abouti, préfigurant, d'après elle, à 90% la version de série. Celle-ci sera lancée lors de la prochaine édition du salon français, en octobre 2028. Une échéance plutôt bien vue, puisqu'elle coïncidera avec les 80 ans de la 2 CV.

Un concept-car très inspiré

En attendant, c'est encore à un show-car que nous avons affaire, et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il est très fidèle à l'originel ! Surprise, Citroën a opté pour un coloris orange très flashy, un choix audacieux, mais qui donne immédiatement le sourire. D'emblée, on retrouve la silhouette tout en rondeurs de la 2 CV avec sa ligne de toit courbe et ses ailes galbées (qui ne recouvrent toutefois pas les





Ce concept-car annonce le modèle de série qui intégrera la future famille des “E-Cars” chez Stellantis. Dans la gamme Citroën, il viendra s’insérer entre l’Ami et la C3 avec un prix proche de 15 000 €.



Petits clins d’œil avec ces vignettes qui évoquent l’année de présentation de la deuche (48), la fin de la production (90) et le concept-car (26). On note aussi les entrées d’air à la base du pare-brise et les essuie-glaces apparents.



Spécifiquement développés pour l’occasion, les pneus Michelin se parent, sur le flanc, d’un motif à chevrons et d’un logo à la typographie historique. Le tout avec des jantes en tôle (ici de 19”) au design rétro.

roues arrière). De plus, le gabarit a été respecté avec une longueur de 3,76 m, soit 2 cm de moins que la version de 1948.

La face affiche une bouille expressive grâce aux optiques déportées de la carrosserie, et à leur signature lumineuse en arc de cercle, tel un regard malicieux. Le gros logo historique semblable à un nez, souligné par une bouche figurée par le pare-chocs proéminent, complète cette frimousse joyeuse. On retrouve vraiment les codes esthétiques de la première 2 CV dans une représentation contemporaine. Et cela se poursuit avec le capot plongeant, recouvert de nombreuses stries et la même légère inclinaison du pare-brise. La poupe reprend la chute de toit et le hayon (avec les trois rainures) caracté- ➤➤➤

Un peu d’histoire…



2 CV – 1949

CITROËN



2 CV Spot – 1976

CITROËN

C’est en 1936 que Pierre-Jules Boulanger, le patron de Citroën de l’époque, a l’idée du projet TPV (Très petite voiture), un véhicule accessible à tous, simple et pratique : *“capable de passer dans les plus mauvais chemins et suffisamment confortable pour qu’un panier d’œufs arrive intact”,* précisant que l’esthétique lui importe peu. En 1939, elle doit être présentée au public, mais la guerre éclate, et ce n’est qu’au salon de l’auto en 1948 qu’elle apparaît sous le nom de 2 CV. Sa production commence en 1949 et s’arrête en 1990 avec près de 4 millions d’exemplaires écoulés. En 1976 (il y a donc cinquante ans), la 2 CV Spot *(photo),* avec sa livrée bicolore orange et blanche, sera la première série limitée (1800 ex.) de la marque, avec un stock épuisé en quelques jours.

Les nouveautés

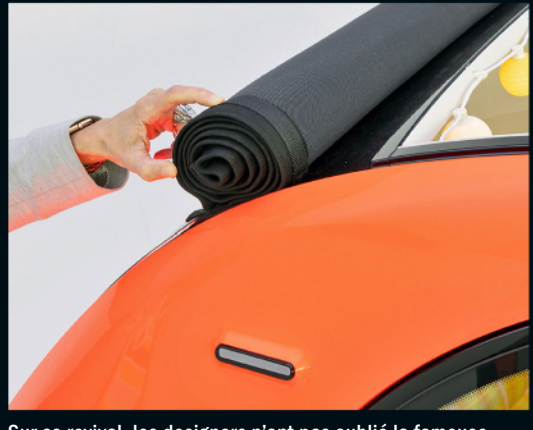


D'une longueur de 3,76 m contre 3,78 m pour le premier modèle, ce concept-car reprend véritablement la silhouette tout en courbes de la 2 CV. Seules les roues arrière carénées ne sont plus de la partie.





Impossible de ne pas craquer pour ces poignées de porte et de coffre, fidèles reprises. Mais elles seront probablement difficiles à conserver sur l'exemplaire final. Dommage !



Sur ce revival, les designers n'ont pas oublié la fameuse capote en toile qui se roule et se déroule à la main. Un élément typique de la deuche que l'on aimerait bien retrouver de série.

➤➤➤ ristiques du modèle. On constate surtout, avec joie, que le principe de découvrable a été conservé avec la même capote en toile (non électrique, à rouler soi-même).

Puis, très vite, on remarque aussi les nombreux détails qui rendent hommage à la deuche, comme le creux latéral entre le capot avant et les ailes, les trois petits volets d'entrées d'air à la base du pare-brise (qui se soulèvent de l'intérieur en actionnant un levier sur la planche de bord). Et il en est de même avec les poignées de porte (et de hayon), les jantes, le répétiteur de clignotant sur le montant arrière… Autant de références qui font vibrer la fibre nostalgique mais qui, hélas, risquent fort de ne pas tous franchir le cap de la série. ➤➤➤



Le bon réflexe pour éviter les réparations coûteuses



Points de ventes à retrouver sur
www.wynns.fr

Chez Wynn's, chaque problème a sa solution. Nos traitements additifs sont conçus pour aider les automobilistes à préserver leur moteur, limiter les surconsommations de carburant et réduire les émissions polluantes. Parce que prendre soin de sa voiture, c'est aussi éviter les mauvaises surprises et les réparations coûteuses.

Aimez votre voiture, elle vous le rendra

Les nouveautés

Pour être fidèle à l'ambiance de la 2 CV, l'habitacle est très épuré. On retrouve un volant monobranche, spécialité de la marque par le passé, avec un unique commodo (à gauche). Devant le passager, une radio amovible baptisée "Radioën".





On retrouve l'instrumentation numérique de la dernière C3, mais avec un graphisme "fun", inspiré de la BD. Et les fans de Citroën auront reconnu le compteur de vitesse "lunule" de la CX (façon pèse-personne).



A l'arrière, comme à l'avant, c'est l'esprit banquette qui prédomine. L'aspect rembourré et moelleux symbolise le légendaire confort de la marque.



Gros coups de cœur pour cet écran tactile carré de 8"/20,3 cm, doté de boutons de raccourcis simples et pratiques, mais aussi pour cette commande de boîte à impulsion, totalement inspirée du levier de la 2 CV.

➤➤➤ Et il en sera certainement de même pour l'habitacle, qui lui, comme bien souvent, est un peu plus "conceptuel" que l'extérieur. Mais il n'en est pas moins attrayant. Il a été voulu *"confortable, lumineux et chaleureux"* par Citroën, mais aussi gai et coloré comme en témoigne cet habillage tartan jaune pétant. Du fait de la fragilité de ce modèle unique, il ne nous a pas été possible de nous installer à son bord, mais il nous a semblé toutefois spacieux. Et ce, notamment grâce aux panneaux de porte creusés, à l'absence de console centrale, et à la planche de bord sans superflu. Comme on peut le voir ci-dessus, les inspirations font une nouvelle fois référence au passé, mais dans une modernité très affirmée.

Au travers de ce show-car, Citroën souhaite avant tout exprimer sa vision d'une petite voiture électrique qui sera fidèle à l'esprit de la 2 CV : simple, pratique, polyvalente, légère (autour d'une tonne), mais aussi et surtout accessible. Le but est,





Sur les contre-portes, de simples sangles font office de poignées, associées à des tirettes rondes pour le déverrouillage.



Hommage au cahier des charges de la TPV, dans laquelle un panier d'œufs devait arriver intact. Ici, ils sont placés dans un grand bac de rangement de la portière.





Les designers ont repris des éléments forts de la 2 CV comme la forme des optiques avant, les stries sur le capot, les trois rainures sur le coffre, les poutres protectrices en guise de pare-chocs. En revanche, les feux très modernes (fines bandes sur les côtés de la lunette arrière) détonnent un peu.

en effet, de proposer un ticket d'entrée proche de 15 000 €. En revanche, aucune information sur sa fiche technique n'a été révélée. On sait juste que cette 2 CV sera conçue sur une plateforme encore non déterminée, mais partagée avec les futures Fiat Pandina et Leapmotor T03, (toutes trois fabriquées en Italie). Elle fera partie, ainsi que l'italienne et la chinoise, d'une nouvelle famille chez Stellantis baptisée "E-Cars", et elle pourrait intégrer une inédite catégorie de véhicules électriques "simplifiés"*, au stade de projet à la Commission européenne. Or, à ce jour, les contours de cette prochaine réglementation sont encore flous.

Il faudra faire preuve de patience pour en savoir plus sur la puissance de son moteur électrique (probablement autour de 80 ch), sur la capacité de sa batterie (LFP), ainsi que sur son autonomie. Une chose est sûre, comme évoqué en préambule, Citroën prévoit de présenter sa 2 CV au second semestre 2028. Il ne va donc pas falloir traîner… ■

** Avec moins de dispositifs électroniques imposés.*



En devenant ID. Tiguan, l'ID.4 adopte un style plus classique, qui brouille la frontière entre électrique et thermique.

A bord du Volkswagen ID. Tiguan

Ne l'appelez plus ID.4 !



Pour mieux s'aligner avec la nouvelle stratégie de "normalisation" de l'électrique chez Volkswagen, le SUV ID.4 subit un profond restylage et devient ID. Tiguan. Tout change à l'extérieur et à l'intérieur, mais la base technique reste la même. L'objectif : rassurer les habitués de la marque et faciliter leur passage à l'électrique.

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

Difficile de reconnaître le Volkswagen ID.4 ! L'ID. Tiguan reprend pourtant la quasi-intégralité de son bagage technique. Mais tout ce qui est visible, dehors comme dedans, a profondément changé. Lancé en 2020, l'ID.4 faisait partie de la vague de véhicules électriques commercialisés par Volkswagen à la suite du dieselgate. Cette ambitieuse offensive faisait alors table rase du passé, avec un style futuriste et, surtout, des habitacles très minimalistes. Conscient que ces partis pris n'ont pas fait l'unanimité, le constructeur offre aujourd'hui à son SUV une transformation complète.

La plate-forme n'ayant pas changé, les proportions restent identiques. Mais l'ID. Tiguan affiche désormais un look de SUV beaucoup plus classique. Sa face gagne en caractère, avec une calandre au dessin marqué, en particulier sur cette version R-Line. Les formes générales deviennent anguleuses et les lignes se tendent. Même chose à l'arrière, avec quatre optiques rectangulaires reliées par un bandeau lumineux.

La fin du tout-tactile

Un observateur non averti aura sans doute du mal à l'identifier comme un modèle 100 % électrique, ce qui est précisément l'objectif de Volkswagen, afin de mieux séduire les habitués du Tiguan thermique et de ses concurrents. Pour ne pas les décevoir, le constructeur s'est aussi attelé à revoir en



On a déjà pu le conduire !

Auto Plus a pu brièvement prendre le volant de ce nouvel arrivant, avant les essais complets prévus prochainement. Puisque la base technique n'évolue pas par rapport à son prédécesseur, difficile, en quelques kilomètres, de déceler un quelconque changement de comportement. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose : l'ID.4 était déjà un SUV électrique compétent, rassurant et confortable. Cet ID. Tiguan conserve aussi son excellent rayon de braquage.

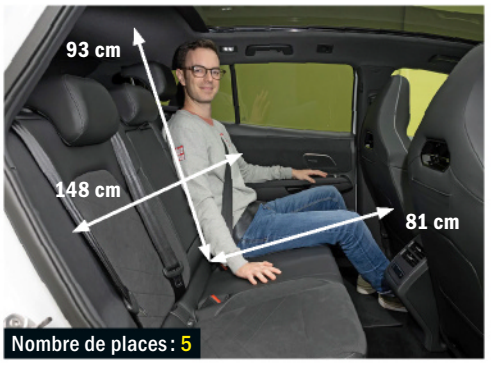
En bref

Lancement : début 2027
L x l x h, en m : 4,62 x 1,86 x 1,62
Moteur électrique : de 190 à 299 ch
Tarif : à partir de 43 000 € *

** Estimation* Auto Plus.



Dimensions et proportions restent identiques à celui qu'il remplace. Le nouveau venu est donc un peu plus grand qu'un Tiguan thermique.



A l'arrière, on retrouve la même habitabilité qu'auparavant. Tant mieux, car cela fait partie des principales qualités de ce SUV électrique.



Le coffre conserve son volume généreux et sa découpe pratique. Un petit compartiment supplémentaire sous le capot avant peut accueillir les câbles de recharge.

L'ACTUEL (ID.4)







PHOTOS : NICOLAS SOLER



Les changements ne sont pas limités à la carrosserie : l'intérieur évolue en profondeur aussi, avec une nouvelle planche de bord. On apprécie l'apparition d'une rangée de boutons sous l'écran, plus pratique que les raccourcis tactiles.



Le conducteur pourra choisir des instruments inspirés des compteurs de la Golf IV, pour un look plus rétro.



L'ID. Tiguan peut recevoir un écran passager. Grâce à un filtre, il est invisible depuis le siège conducteur.

profondeur l'intérieur de son SUV électrique. L'ID.4 n'était pas exempt de reproches : ambiance austère, ergonomie tout tactile peu intuitive, matériaux parfois décevants… L'ID. Tiguan fait bien mieux.

Sous les yeux du conducteur, le petit combiné solidaire du volant a été remplacé par un écran plus grand (10"/25,4 cm), plus lisible, et largement personnalisable. Il peut d'ailleurs adopter le look rétro des compteurs d'une Golf IV. Au centre, le grand écran tactile (15"/38,1 cm) profite d'un logiciel facile à prendre en main. Une réglette de boutons physiques apparaît dessous, pour gérer certaines fonctions essentielles comme la clim, sans avoir à passer par l'écran. Les commandes semi-tactiles des fenêtres ont cédé la place à quatre boutons classiques. Même chose sur le volant.

La grande nouveauté concerne l'écran passager optionnel (12"/20,5 cm), qui permet entre autres de régler la clim, la radio ou de regarder des vidéos. Pour des raisons de sécurité, il est équipé d'un filtre qui le rend invisible au conducteur. De manière générale, la présentation et la qualité de l'habitacle sont très satisfaisantes, avec une ergonomie intuitive. A l'arrière, pas de révolution, l'espace disponible restant inchangé. Mais c'était déjà un point fort de l'ID.4. Même constat pour le coffre, doublé d'une petite trappe sous le capot avant.

Pas d'ID. Tiguan coupé ?

Moteurs et batteries sont reconduits à l'identique. Il y aura, au lancement (début 2027), le choix entre une petite batterie de 58 kWh en entrée de gamme (moteur de 190 ch), et une plus grande, de 77 kWh. Avec cette dernière, le labo *Auto Plus* avait mesuré 460 km d'autonomie sur l'ID.4 propulsion de 286 ch. L'ID. Tiguan devrait progresser un peu, mais rester sur cet ordre de grandeur. Enfin, une version quatre roues motrices de 299 ch figure au menu. Pas encore de GTX, mais on peut imaginer sans peine le futur retour au catalogue de ce moteur de 340 ch. Volkswagen ne prévoit en revanche pas, pour l'heure, de version SUV coupé en remplacement de l'ID.5. ■

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_1989

Visuels non contractuels

Essais

Notre labo a mesuré…

420 km d'autonomie autoroutière

pour le Volvo EX60 P10 AWD (510 ch)



NICOLAS SOLER

NICOLAS SOLER

Dans ce numéro, un match au sommet entre le BMW iX3 50 xDrive et le Volvo EX60 P10 AWD *(voir p. 38)*, deux grands SUV taillés pour les voyages. En matière d'autonomie sur autoroute, le suédois a trouvé un sacré client: classé 2e avec 530 km sur une seule charge (370 km en n'utilisant que la plage de 80 à 10 %), l'iX3 affiche le meilleur rayon d'action de tous les SUV et la deuxième valeur la plus élevée de notre base de mesures !
Un peu moins sobre (21,7 kWh/100 km contre 20,5) et doté d'une batterie moins énorme (91 kWh utiles au lieu de… 109), l'EX60 ne peut lutter. Mais avec 420 km (295 km de 80 à 10 % de charge), il n'en décroche pas moins la 13e place au classement des électriques offrant la meilleure autonomie autoroutière. On notera la belle performance de Stellantis, qui parvient à installer quatre modèles dans le top 10, dont la DS N°8 Long Range 245 ch, qui se hisse sur la troisième marche du podium, avec 515 km (360 km de 80 à 10 %). Meilleure chinoise, la Zeekr 7GT AWD se classe 6e (470 km). ***Vincent Desmonts***

TOP 20

Autonomie sur autoroute (en km)		
1er	Mercedes CLA 250+ (272 ch)	620
2e	BMW iX3 50 xDrive (469 ch)	530
3e	DS N°8 Long Range (245 ch)	515
4e	DS N°7 E-Tense Long Range (245 ch)	500
4e ex ae	Tesla Model 3 Gde Autonomie Propulsion (320 ch)	500
6e	Mercedes CLA Shooting Brake 250+ (272 ch)	470
6e ex ae	Peugeot E-3008 Grande Autonomie (230 ch)	470
6e ex ae	Zeekr 7GT AWD (646 ch)	470
9e	Audi A6 Avant e-tron quattro (462 ch)	440
9e ex ae	DS N°8 AWD Long Range (350 ch)	440
11e	Mercedes GLC 400 4Matic (489 ch)	435
12e	Citroën C5 Aircross Grande Autonomie (230 ch)	425
13e	Mercedes EQE 300 (265 ch)	420
13e ex ae	Volvo EX60 P10 AWD (510 ch)	420
15e	Kia EV3 81 kWh (204 ch)	410
15e ex ae	Volkswagen ID.7 Tourer Pro (286 ch)	410
15e ex ae	Xpeng G9 AWD Performance (575 ch)	410
18e	Mercedes GLB 250+ (272 ch)	405
19e	Audi Q4 Sportback e-tron Performance (286 ch)	400
19e ex ae	BMW i7 xDrive60 (544 ch)	400

Tous les modèles testés cette semaine

BMW iX3 50 xDrive 109 kWh – 469 ch P. 38
Citroën Berlingo 1.2 Essence – 110 ch P. 29
Dacia Jogger 1.2 Eco-G Auto – 122 ch P. 32
Hyundai Ioniq 5 77 kWh – 229 ch P. 31
Jeep Compass 1.2 Turbo e-Hybrid – 145 ch P. 42
Leapmotor B03X ProMax 53 kWh – 197 ch P. 34



NICOLAS SOLER

MG3 1.5 Hybrid+ – 195 ch P. 28
MG S9 1.5 PHEV – 299 ch P. 33



ARNAUD SAUNIER

Renault Trafic 2.0 dCi – 150 ch P. 33
Seat Leon 1.5 eTSI – 150 ch P. 29
Skoda Elroq 85 77 kWh – 286 ch P. 31
Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI – 116 ch P. 30
Volvo EX60 P10 AWD 91 kWh – 510 ch P. 38

Un essai rétro de la **Skoda Felicia Fun** P. 44

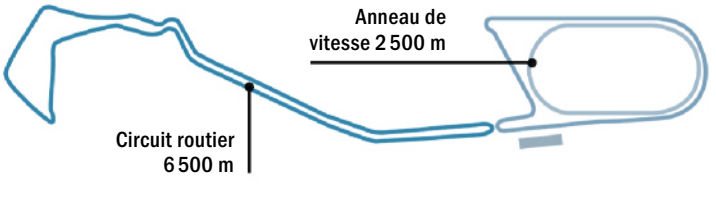
Notre base de tests sur le circuit de Montlhéry

Notre technicien



Frédéric Haas

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



Nos essayeurs



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry 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.

27 modèles au top de l'habitabilité

Quelles so les plus sp



SHUTTERSTOCK

nt les voitures acieuses ?





Les monospaces ont disparu, les ludospaces se font de plus en plus rares… Mais les familles ayant besoin de loger trois passagers ou plus à l'arrière d'une voiture n'ont, elles, pas disparu. Petit tour d'horizon des meilleures solutions du marché !

➤ **Texte :** Clément Raoul-Réa

Le fameux réarmement démographique n'a peut-être pas encore eu lieu, mais les familles nombreuses sont bien là !
Problème, à première vue, les voitures qui leur sont dédiées se font de plus en plus rares. Plus de monospaces, des ludospaces en voie de disparition, des breaks qui se comptent sur les doigts d'une main. Tous sacrifiés sur l'autel des SUV. Heureusement, des solutions existent… même s'il s'agit de faire le tri. Car pousser la porte d'une concession et demander à voir le plus grand modèle disponible n'est pas la meilleure façon de trouver votre bonheur. En effet, les dimensions extérieures comptent, mais ne font pas tout !
Voilà pourquoi nous nous sommes attachés à éplucher méthodiquement les mesures effectuées par notre labo, à la recherche des voitures qui vous rendront vraiment service. Il faut alors prendre en compte plusieurs données. La longueur de l'espace aux jambes permet d'offrir un peu plus de confort aux passagers, mais elle ne dit pas s'il est possible de voyager plusieurs heures à trois derrière, ou si les plus grands pesteront contre un plafond trop bas. Et à quoi sert d'emmener toute la famille si on ne peut pas embarquer ses valises avec elle en vacances ? De l'espace à l'arrière, du volume de coffre et, si possible, des dimensions extérieures contenues pour ne pas transformer chaque manœuvre en festival de jurons. Les critères sont sévères, mais ils n'ont pas empêché 27 modèles de retenir notre attention.

De l'espace, mais pas seulement…

Evidemment, nous avons aussi gardé un œil attentif sur les autres qualités générales de chaque voiture : confort, agrément, consommation, sans parler des tarifs. Au programme, des berlines, breaks ou ludospaces à cinq places, puis les SUV à cinq places et, pour finir, les spécialistes des familles (très nombreuses) capables d'accueillir jusqu'à neuf personnes. ■



FLORIAN GROUT



NICOLAS SOLER



NICOLAS SOLER

Familles nombreuses : des réductions sur le malus

Avec trois enfants à charge, ou plus, les malus CO_2 et au poids sont revus à la baisse, et souvent annulés, lors de la première immatriculation du véhicule. Celui-ci doit posséder cinq places minimum et peut être acheté ou loué (en LLD ou LOA). Pour le malus CO_2, la réduction est de 20 g/km par enfant. Avec trois bambins, une auto émettant 167 g/km passe à 107 g/km et échappe aux taxes. Même principe avec le malus au poids : la réduction est ici de 200 kg par enfant.

Au sommaire

Les modèles à cinq places	P. 28
Les SUV à cinq places	P. 30
Les modèles à sept et neuf places	P. 32

Les modèles à cinq places

La très grande majorité des familles françaises compte trois enfants ou moins. Pas besoin, dès lors, de piocher dans la liste des modèles à sept places, que nous détaillons plus tard dans ce dossier. Pour autant, il n'est pas interdit de voyager confortablement à quatre ou cinq, et de pouvoir compter sur un coffre capable d'embarquer armes et bagages.

Pour un usage citadin, et si l'on est convaincu que les prix des carburants ne redescendront pas, la **Volkswagen ID. Polo** est tout indiquée. Elle signe le grand retour du dogme pragmatique dans la gamme électrique du constructeur, avec des places arrière bien plus généreuses que celles d'une Renault 5, et un coffre à l'avenant. Pour un budget plus serré, la **Citroën C3**, avec son format proche d'un SUV et très cubique, offre de quoi s'installer confortablement, en tout cas pour une citadine. Et elle est disponible aussi bien en électrique qu'en thermique. Mais la bonne affaire reste la **MG3**. Outre sa puissance élevée (moteur hybride de 195 ch) et son équipement complet, elle réserve des places arrière très généreuses. La largeur autorise les voyages à trois, aucune autre citadine ne fait mieux.

Dans le segment supérieur, la **Seat Leon** met à profit sa plateforme allongée de Volkswagen Golf pour loger confortablement toute la famille. C'est encore plus le cas de la **Kia EV4** qui offre un espace aux jambes digne d'une limousine, en plus d'une largeur ample et d'un bon coffre. Fraîchement restylée, la **Mercedes Classe C** conserve son intérieur très premium, et ses belles places arrière, même si les tarifs sont logiquement moins amicaux.

Les charmes du break

C'est aussi le cas, hélas, de la **Volkswagen Passat**, qui n'est disponible qu'en break. Mais quel break ! Espace énorme, coffre caverneux même en hybride, voilà une vraie voyageuse capable d'embarquer famille et bagages sans sourciller. Même chose pour la **Skoda Superb** si vous préférez les berlines.

Enfin, le **Citroën Berlingo**, de nouveau disponible en versions essence et diesel, se charge de nous rappeler pourquoi les ludospaces sont longtemps restés la solution privilégiée des familles en quête du meilleur rapport encombrement extérieur/espace intérieur : pas de problème pour aligner les sièges pour enfants et autres rehausseurs sur sa large banquette. ■

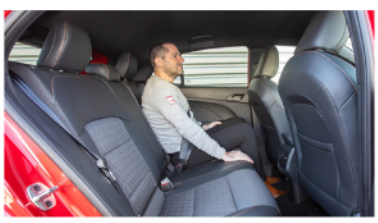
MG3



PHOTOS : FLORIAN GROUT

Presque sans compromis

Cette rivale des Renault Clio et Peugeot 208 est plutôt alignée sur la Dacia Sandero côté tarifs, même avec une motorisation hybride de près de 200 ch ! L'ensemble est sobre et doux en ville, mais pèche un peu sur l'autoroute. Elle offre un équipement complet, y compris en milieu de gamme et, à l'arrière, un espace étonnant, malgré des dimensions extérieures similaires à celles de la Clio. Non contente de ménager beaucoup de place pour les jambes, la MG3 est aussi l'une des plus larges de sa catégorie. De quoi rendre les trajets à cinq un peu plus confortables, même si à l'impossible nul n'est tenu dans une simple citadine. S'y ajoute un coffre correct.





Le coffre avance un volume suffisant. A l'arrière, les passagers seront à leurs aises, avec une largeur aux coudes au niveau des meilleures de la catégorie. Et il y a aussi de la place pour les jambes.

La version conseillée

1.5 Hybrid+ Comfort – 195 ch – 21 490 €/18 900 €*

LES DONNÉES		
Moteur essence	4 cylindres, 1 498 cm³	
Hybridation	Moteur électrique 136 ch	
Couple maxi combiné	250 Nm	
Boîte	Automatique, 3 vitesses	
Malus CO_2/au poids	0 € / 0 €	
Accélération 1 000 m D. A.	28s8	◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6	■
Consommation moyenne	5,4 l/100 km	▲
Poids	1 304 kg	◆

LABO Auto Plus MESURES

Citadine électrique	Citadine hybride	Citadine essence + électrique	Compacte
 ARNAUD SAUNIER	 FLORIAN GROUT	 YANN LEFEBVRE	 YANN LEFEBVRE
Volkswagen ID. Polo	**MG3**	**Citroën C3/ë-C3**	**Seat Leon**
Electrique	Hybride	Essence, hybride et électrique	Essence et hybride rechargeable
De 116 à 211 ch	195 ch	De 100 à 113 ch	De 115 à 204 ch
A partir de 24 995 €/20 000 €*	A partir de 19 990 €/17 600 €*	A partir de 16 390 €/16 300 €*	A partir de 31 210 €/25 470 €*

NOS MESURES				
Dimensions L x l x h, en m	4,06 x 1,82 x 1,53	4,12 x 1,80 x 1,51	4,01 x 1,76 x 1,57	4,37 x 1,80 x 1,46
Longueur aux jambes, 2e rang	70 cm	72 cm	70 cm	79 cm
Largeur aux coudes, 2e rang	141 cm	143 cm	141 cm	144 cm
Volume de coffre	445 dm³	306 dm³	310 dm³	415 dm³
Prestations globales				
Agrément de conduite	◆	◆	●	◆
Aspects pratiques	◆	◆	▲	◆
Confort	◆	◆	◆	●
Vie à bord	◆	◆	◆	◆
Prix	●	▲	▲	◆

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus écolo, l'éventuelle prime "coup de pouce" (3 500 € minimum) et l'éventuelle prime CEE (300 € m

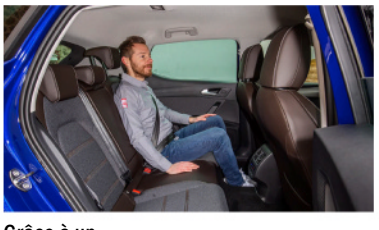
Seat Leon



PHOTOS : YANN LEFEBVRE

Des places arrière de familiale

La Leon utilise une version allongée de la plate-forme de la VW Golf, déjà spacieuse. Résultat : des places arrière dignes d'une familiale ! C'est surtout le cas côté longueur aux jambes, qui atteint un record pour une compacte avec 12 cm d'espace supplémentaire par rapport à une Peugeot 308. De quoi ravir les passagers, mais le conducteur n'est pas en reste, grâce à un train avant affûté, et une gamme de moteurs doux et discrets. Cette Seat n'est pas sans défauts (qualité de finition moyenne, conso un peu élevée), mais bénéficie par ailleurs de remises généreuses (jusqu'à 6 000 €), qui la rendent très compétitive. Elle existe aussi en break.





Grâce à un empattement rallongé par rapport à sa cousine, la Golf, la Leon offre un très bel espace aux jambes : 79 cm. Sans battre des records, elle est accueillante en largeur.

La version conseillée

1.5 eTSI Style – 150 ch – 32 560 €/26 840 €*

LES DONNÉES	
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 498 cm³
Hybridation	Alterno-démarreur 48V
Couple maxi	250 Nm
Boîte	Automatique, 7 vitesses
Malus CO_2/au poids	+ 280 € / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	30s3 ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s8 ◆
Consommation moyenne	6,5 l/100 km ◆
Poids	1 366 kg ◆

Citroën Berlingo



PHOTOS : NICOLAS SOLER

Retour au bon sens

Longtemps disponible uniquement en électrique, le Berlingo revient avec des motorisations thermiques. Une décision pleine de sagesse pour un ludospace logiquement dédié aux voyages en famille. Ses moteurs sont efficients, et le Berlingo se montre assez doux à conduire. Son physique cubique lui offre un très bel espace à l'intérieur et l'importante largeur aux coudes permet de s'installer sans problème à cinq. Compte tenu du grand volume disponible dans la soute, les bagages ne seront qu'une formalité. Les ludospaces ne sont plus légion, mais pour les familles nombreuses, ils restent sacrément rationnels.





Le Berlingo met à profit sa largeur pour accueillir ses passagers sur trois sièges individuels escamotables. Ils ne sont pas coulissants, mais le coffre reste du genre généreux, avec 632 dm³.

La version conseillée

1.2 Essence BVM Berlingo 30 ans – 110 ch – 27 800 €/28 000 €*

LES DONNÉES	
Moteur turbo-essence	3 cylindres, 1 199 cm³
Hybridation	Non
Couple maxi	205 Nm
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Malus CO_2/au poids	+ 2 726 € / 0 €
Accélération 1 000 m D. A.	34s9 ●
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	9s8/13s2/19s2 ●
Consommation moyenne	7,8 l/100 km ●
Poids	1 558 kg ●

Compacte électrique	Familiale	Break familial	Routière	Ludospace
 ARNAUD SAUNIER	 FLORIAN GROUT	 YANN LEFEBVRE	 NICOLAS SOLER	 NICOLAS SOLER
Kia EV4	**Mercedes Classe C**	**Volkswagen Passat**	**Skoda Superb**	**Citroën Berlingo**
Electrique	**Essence, diesel et hybr. rech.**	**Essence, diesel et hybr. rech.**	**Essence, diesel et hybr. rech.**	**Essence, diesel et électrique**
De 204 à 265 ch	**De 163 à 394 ch**	**De 122 à 272 ch**	**De 150 à 272 ch**	**De 110 à 136 ch**
A partir de 38 690 €/30 500 €*	**A partir de 55 300 €/52 200 €***	**A partir de 46 400 €/38 800 €***	**A partir de 47 020 €/41 100 €***	**A partir de 27 800 €/28 000 €***
4,43 x 1,86 x 1,49	4,76 x 1,82 x 1,44	4,92 x 1,85 x 1,50	4,92 x 1,85 x 1,49	4,41 x 1,85 x 1,85
86 cm	79 cm	84 cm	84 cm	73 cm
144 cm	147 cm	151 cm	151 cm	153 cm
425 dm³	503 dm³ (hybride : 376 dm³)	720 dm³ (hybride : 610 dm³)	620 dm³	632 dm³
●	◆	◆	◆	●
◆	◆	◆	▲	▲
◆	▲	◆	◆	◆
◆	▲	▲	▲	▲
◆	■	■	◆	◆

inimum).

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

Les SUV à cinq places

Sans parvenir à faire aussi bien que les monospaces compacts, qui ont presque totalement disparu du paysage (Volkswagen vient d'arrêter le Touran), certains SUV se targuent d'une belle logeabilité. De 4,31 m à 4,75 m de long, les modèles de notre sélection maximisent, à leur façon, l'espace disponible à bord. Et il y en a pour tous les goûts : thermique, électrique ou hybride, et tous les budgets.

A commencer par le petit **BYD Atto 2** qui, malgré des tarifs agressifs, ne rogne pas sur les prestations à bord, au point de pouvoir donner des leçons d'habitabilité à bien des SUV plus grands et plus chers.

Dimensions extérieures trompeuses

Le **Volkswagen T-Roc**, lui, crée le flou entre les citadins et les compacts, avec des dimensions à la croisée des deux mondes. Parfait pour les familles souhaitant un maximum d'espace à bord et de belles prestations routières, sans avoir à s'encombrer d'un grand SUV. Le **Kia EV3** joue la même partition en électrique avec, à l'arrière, une largeur qui permet de voyager à trois. Malgré l'absence de gros bonus, il reste compétitif côté tarif (4500 € de remises). Evoluant dans le segment supérieur, le **Skoda Elroq** se permet d'afficher les mêmes prix* en entrée de gamme grâce à un sérieux coup de pouce gouvernemental (- 4600 € minimum). Ce SUV particulièrement accueillant représente donc une excellente affaire avec ses prestations complètes et son autonomie remarquable.

Côté SUV compacts hybrides, les familles ont le choix. On retrouve le **MG EHS**, très grand pour sa catégorie, et logiquement très accueillant aux places arrière. Son prix d'appel alléchant ne se fait pas au détriment des équipements et, surtout, il existe en hybride rechargeable. Mais ceux qui recherchent un peu plus de cachet peuvent se tourner vers le **Kia Sportage**. Moins encombrant que son rival chinois, mais pas beaucoup moins logeable, il n'est pas si loin côté tarif non plus, à la faveur de beaux rabais. SUV familial, le **Skoda Kodiaq** propose ses bons et loyaux services et surtout un habitacle aussi logeable que pratique, associé à de multiples motorisations thermiques et hybrides rechargeables. Le **Mazda CX-60** ajoute une touche premium et du muscle (en diesel et PHEV). Enfin, le **Hyundai Ioniq 5** présente une largeur aux coudes particulièrement impressionnante sur sa banquette. ■

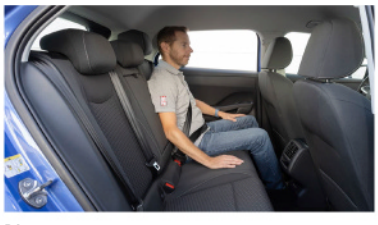
Volkswagen T-Roc



ARNAUD SAUNIER

Petit SUV devenu grand

Le T-Roc est le plus grand des petits SUV de Volkswagen. C'est encore plus le cas pour cette génération qui, en s'appuyant sur la plate-forme du grand frère Tiguan, a bénéficié d'une sérieuse poussée de croissance. Tant mieux pour les familles qui souhaitent profiter d'un bel espace à l'arrière sans se compliquer la vie au moment de se garer. Le VW offre un vaste espace aux jambes à ses passagers, mais se distingue surtout par une largeur de caisse qui permet de voyager aisément à trois à l'arrière. Quant au coffre, il est à l'avenant. Le T-Roc est par ailleurs silencieux, bien fini, et confortable. Le petit moteur se révèle suffisant et compétitif.





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Plus que par son espace aux jambes, le T-Roc brille par sa largeur de caisse. Le coffre engloutira sans peine les bagages. Ce SUV est par ailleurs à l'aise sur l'autoroute, ce qui n'est pas le cas de tous ses rivaux.

La version conseillée

1.5 eTSI DSG7 Life – 116 ch – 34 000 €/30 900 €*

LES DONNÉES		
Moteur turbo-essence	4 cylindres, 1 498 cm³	
Hybridation	Alterno-démarreur 48V	
Couple maxi	200 Nm	
Boîte	Automatique, 7 vitesses	
Malus CO_2/au poids	+ 650 € / 0 €	
Accélération 1 000 m D. A.	33s5	●
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	8s4	■
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	●
Poids	1 413 kg	●

LABO Auto Plus MESURES

SUV citadin PHEV	SUV citadin	SUV citadin électrique	SUV compact électrique
 FLORIAN GROUT	 ARNAUD SAUNIER	 ARNAUD SAUNIER	 ARNAUD SAUNIER
BYD Atto 2	**Volkswagen T-Roc**	**Kia EV3**	**Skoda Elroq**
Hybride rechargeable et électrique	Essence et hybride	Electrique	Electrique
De 166 à 212 ch	De 116 à 170 ch	De 204 à 265 ch	De 190 à 340 ch
A partir de 26 990 €/25 900 €*	A partir de 30 300 €/27 500 €*	36 490 €/31 700 €*	36 020 €/31 800 €*

NOS MESURES				
Dimensions L x l x h, en m	4,33 x 1,83 x 1,68	4,38 x 1,83 x 1,58	4,31 x 1,85 x 1,57	4,49 x 1,89 x 1,65
Longueur aux jambes, 2e rang	78 cm	73 cm	77 cm	82 cm
Largeur aux coudes, 2e rang	142 cm	147 cm	148 cm	149 cm
Volume de coffre	425 dm³	470 dm³	465 dm³	470 dm³
Prestations globales				
Agrément de conduite	■	◆	●	●
Aspects pratiques	◆	◆	◆	◆
Confort	●	◆	▲	◆
Vie à bord	◆	▲	◆	◆
Prix	▲	●	◆	◆

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus écolo, l'éventuel bonus prime "coup de pouce" (3 500 € minimum) et l'éventuelle prime CEE

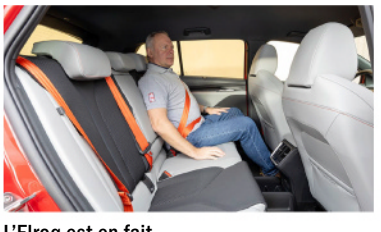
Skoda Elroq



ARNAUD SAUNIER

Un coup de rabot bien dosé

Skoda a pris son grand SUV compact, l'Enyaq, et lui a donné un bon coup de rabot. Un peu plus court, l'Elroq est surtout beaucoup moins cher. Mais il ne perd rien sur le plan de l'habitabilité face au grand frère, et son coffre reste suffisant. Les places arrière sont amples, tant en espace aux jambes qu'en largeur disponible. Avec la grande batterie de 77 kWh (version "85"), l'autonomie de 440 km en moyenne et 360 km sur autoroute permet d'envisager les départs en vacances sans trop de prise de tête. L'Elroq reste un SUV confortable, y compris sur voie rapide, et son intérieur est pratique (rangements, petites astuces…).





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

L'Elroq est en fait un Enyaq raccourci, mais l'espace à l'arrière n'est pas touché. Il perd environ 100 dm³ de volume de coffre par rapport au grand frère, mais reste dans la bonne moyenne.

La version conseillée

85 Clever – 77 kWh – 286 ch – 44 080 €/35 100 €*

LES DONNÉES	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	77 kWh (utiles)
Couple maxi	545 Nm
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Prime "coup de pouce"	- 4 600 €
Accélération 1 000 m D. A.	27s6 ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8 ◆
Autonomie moyenne	440 km ◆
Poids	2 104 kg ■

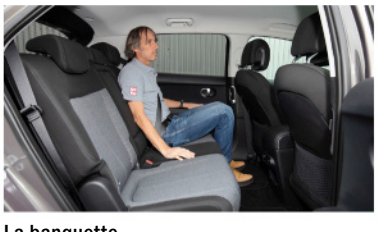
Hyundai Ioniq 5



HYUNDAI

Logeable et modulable

Déjà sept ans de carrière pour le Ioniq 5, l'un des pionniers parmi les SUV électriques. Ses qualités premières n'ont pas pris une ride, en particulier en ce qui concerne les places arrière. Bien plus gros "en vrai" qu'il ne l'est en photo, le Ioniq 5 propose un empattement XXL et une imposante largeur de caisse. Résultat : l'espace disponible à l'arrière est très généreux. Il comporte, en prime, une banquette coulissante (à l'assise confortable), qui permet de disposer d'un grand volume de chargement en cas de besoin. Son autonomie (405 km en moyenne) n'impressionne pas, mais le Hyundai accepte des recharges à 350 kW très rapides (18 min).





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

La banquette coulissante du Ioniq 5 est assez rare sur un modèle électrique pour être signalée. Ses grandes dimensions lui permettent d'accueillir cinq adultes sans qu'ils soient serrés.

La version conseillée

Intuitive – 77 kWh – 229 ch – 49 800 €/44 700 €*

LES DONNÉES	
Moteur électrique	Synchrone à aimants perm.
Batterie lithium-ion	77,4 kWh (utiles)
Couple max	350 Nm
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Prime CEE	- 400 €
Accélération 1 000 m D. A.	29s6 ●
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s9 ●
Autonomie moyenne	405 km ●
Poids	2 080 kg ●

SUV compact PHEV	SUV compact	SUV familial électrique	SUV familial	SUV familial PHEV
 FLORIAN GROUT	 ARNAUD SAUNIER	 HYUNDAI	 YANN LEFEBVRE	 CLEMENT CHOULOT
MG EHS	**Kia Sportage**	**Hyundai Ioniq 5**	**Skoda Kodiaq 5 pl.**	**Mazda CX-60**
Hybride et hybride rechargeable	**Hybride**	**Electrique**	**Essence, diesel et hybride rechargeable**	**Diesel et hybride rechargeable**
De 224 à 272 ch	**239 ch**	**De 170 à 650 ch**	**De 150 à 265 ch**	**De 200 à 327 ch**
32 490 €/27 900 €*	**39 550 €/33 800 €***	**45 800 €/41 300 €***	**46 820 €/41 800 €***	**56 100 €/56 700 €***
4,67 x 1,89 x 1,67	4,54 x 1,87 x 1,65	4,64 x 1,89 x 1,65	4,76 x 1,87 x 1,68	4,75 x 1,89 x 1,68
82 cm	78 cm	82 cm	85 cm	75 cm
150 cm	151 cm	157 cm	150 cm	152 cm
472 dm³ (430 dm³ en PHEV)	575 dm³	464 dm³	825 dm³ (690 dm³ en PHEV)	540/607 dm³ (1)
●	◆	●	●	◆
◆	◆	◆	▲	●
●	●	◆	◆	●
◆	◆	◆	◆	◆
▲	●	●	●	■

(300 € minimum).

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

1. Banquette reculée/avancée.

Les modèles à sept et neuf places

Avec la disparition quasi-totale des grands monospaces, transporter une famille de plus de trois enfants oblige à se plier à la loi des SUV ou à s'intéresser aux dérivés d'utilitaires, plus ou moins raffinés… Dans tous les cas, ces gros porteurs réclament un budget assez important.

Seule réelle solution bon marché, le **Dacia Jogger**, qui offre sept vraies places, un grand coffre, le tout dans un format de break presque classique et pour à peine plus de 20 000 € en entrée de gamme. Autre rareté en voie de disparition (mais disponible sur stock) : le **Volkswagen Touran** est l'un des derniers monospaces. Sa grande force est de pouvoir accueillir sept personnes confortablement dans un gabarit particulièrement compact : près de 30 cm de moins en longueur qu'un Tayron, sans pour autant sacrifier le rang du fond.

Le **Peugeot Rifter XL** est un peu moins compact, mais il a le mérite de comporter un coffre bien plus grand lorsque le troisième rang est en place, une modularité au top, un vrai choix de motorisations, et des tarifs plus contenus. Le **Volkswagen ID. Buzz** fait encore mieux côté soute, et les vans chics électriques ne sont de toute façon pas légion. Là aussi, la modularité est de la partie, avec des rangements malins. Enfin, le **Renault Trafic** reste la meilleure façon d'embarquer neuf adultes et leurs bagages, le tout pour un tarif raisonnable, si l'on met de côté le malus dû à son moteur diesel (déductible à partir de trois enfants à charge). Quitte à opter pour un SUV, autant faire les choses bien : le **Volkswagen Tayron**, disponible avec une large gamme de moteurs, est une référence du segment en qualité de finition, conduite, équipement…

Le choix dans les énergies

Le **MG S9** n'est, lui, proposé qu'en hybride rechargeable. Mais le (très) grand SUV chinois se montre bien plus abordable, très bien équipé et encore plus logeable. Il frise le sans-faute, pour qui peut s'encombrer de son gabarit XXL. Ceux qui préfèrent l'électrique pourront se tourner vers le **Peugeot E-5008**, par ailleurs disponible en hybride et PHEV. Son autonomie parvient à dépasser 500 km dans sa version 97 kWh, avec un prix d'appel au niveau de MG en entrée de gamme. Plus imposant, le **Kia EV9** met surtout ses dimensions au service des occupants du deuxième rang, qui bénéficient d'un espace gigantesque, banquette coulissante reculée. ■

Dacia Jogger



ARNAUD SAUNIER

Economique et pratique

Un vrai modèle capable d'accueillir sept passagers dignement pour un tarif réellement accessible, c'est possible ? Oui, la preuve avec le Dacia Jogger. Ce break surélevé peut recevoir un troisième rang amovible dans son coffre, en échange de 1 600 € supplémentaires par rapport à la version classique. L'espace aux 6e et 7e places est suffisant pour des adultes, mais ils auront les genoux surélevés à cause de l'assise assez basse. Dans cette configuration, le coffre reste acceptable (210 dm³), et il devient impressionnant (805 dm³) quand on enlève (relativement facilement) les sièges du fond. Enfin, son moteur essence/GPL réduit efficacement la facture carburant…





PHOTOS : NICOLAS SOLER

L'habitacle du Jogger va à l'essentiel. Pas de matériaux nobles ou d'équipements superflus. Mais le troisième rang, amovible, est bien conçu. Le coffre est logeable quelle que soit la configuration. Imbattable à ce prix.

La version conseillée

1.2 Eco-G Auto Extreme – 122 ch – 24 500 €/24 900 €*

LES DONNÉES		
Moteur essence/GPL	3 cylindres, 1 199 cm³	
Hybridation	Non	
Couple maxi	197 Nm	
Boîte	Automatique, 6 vitesses	
Malus CO_2/au poids	+ 400 € / 0 €	
Accélération 1 000 m D. A. (1)	33s (33s8)	●
Reprises 80 à 120 km/h en Drive (1)	7s6 (8s2)	●
Consommation moyenne (1)	8,9 (6,7) l/100 km	◆
Poids	1 378 kg	●

1. Mesures en GPL (essence).

LABO Auto Plus MESURES

	Break compact	Monospace compact	Grand ludospace	SUV familial
	 ARNAUD SAUNIER	 NICOLAS SOLER	 PEUGEOT	 YANN LEFEBVRE
	Dacia Jogger 7 places	**Volkswagen Touran**	**Peugeot Rifter XL**	**Volkswagen Tayron**
	Essence, GPL et hybride	**Essence et diesel**	**Diesel et électrique**	**Essence, diesel et hybr. recharg.**
	De 110 à 155 ch	**150 ch**	**De 100 à 136 ch**	**De 150 à 272 ch**
	A partir de 20 300 €/20 610 €*	**A partir de 45 200 €/44 200 €* (3)**	**A partir de 28 850 €/27 200 €***	**A partir de 52 800 €/50 600 €***
NOS MESURES				
Dimensions L x l x h, en m	4,55 x 1,79 x 1,68	4,53 x 1,83 x 1,66	4,76 x 1,85 x 1,89	4,80 x 1,86 x 1,67
Longueur aux jambes, 2e rang	69 cm	59/78 cm (4)	73 cm	62/79 cm (4)
Longueur aux jambes, 3e rang	66 cm	77/58 cm (4)	74/62 cm (4)	70/54 cm (4)
Largeur aux coudes, 2e rang/3e rang	141 cm/124 cm	151 cm/128 cm	153 cm/120 cm	150 cm/129 cm
Volume de coffre en 7/9 places	210 dm³	150 dm³	373 dm³	350 dm³
Prestations globales				
Agrément de conduite	■	●	◆	◆
Aspects pratiques	◆	▲	▲	◆
Confort	◆	◆	◆	◆
Vie à bord	●	◆	◆	◆
Prix	▲	●	◆	■

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle, l'éventuel malus écolo, l'éventuelle prime "coup de pouce" (3 500 € minimum), l'éventuelle prime CEE (300 € minimu

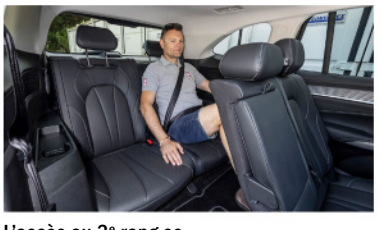
MG S9



FLORIAN GROULT

Pas si bradé, mais très compétent

Une fois n'est pas coutume, ce modèle MG n'est pas retenu dans les pages de ce dossier pour son prix canon. Il reste cependant plus raisonnable que ses concurrents, surtout si on échappe au malus au poids (avec trois enfants à charge). De surcroît, ses prestations sont difficilement critiquables. Doté d'une autonomie électrique généreuse de 92 km, doux et silencieux en toutes circonstances, il sait se montrer confortable au quotidien. L'espace arrière est gigantesque, ce qui laisse de la marge pour ajuster la banquette coulissante (sur 20 cm) et préserver de la place pour le dernier rang. Revers de la médaille, ses dimensions extérieures sont très imposantes.





PHOTOS : YANN LEFBVRE

L'accès au 3e rang se fait plus facilement côté droit grâce à un siège rabattable. La banquette du deuxième rang, elle, coulisse sur 20 cm. Le coffre varie de 275 dm³ (7 places) à 765 dm³ (5 places, banquette avancée).

La version conseillée

1.5 PHEV Comfort – 299 ch – 39 990 €/45 100 €*

LES DONNÉES	
Moteur essence	4 cylindres, 1 498 cm³
Hybridation	Moteur électrique, 231 ch
Couple maxi combiné	390 Nm
Boîte	Automatique, rapport unique
Malus CO_2/au poids	0 € / + 9 080 €
Accélération 1 000 m D. A.	31s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s6
Consommation moyenne (2)	9,1 l/100 km
Poids	2 195 kg

2. Consommation batterie vide.

Renault Trafic



TIBO/RENAULT

Le transporteur de troupes

Dérivé de l'utilitaire du même nom, ce Trafic est ce qui se fait de plus rationnel pour loger neuf occupants confortablement, le tout à un prix relativement contenu… à condition de ne pas oublier de demander l'annulation du malus dont peuvent bénéficier les familles nombreuses. Tous les occupants ont droit à autant d'espace qu'à bord d'un bon SUV, y compris au rang du fond. Et quand celui-ci est en place, le volume de coffre reste excellent. Difficile d'être plus pragmatique. D'autre part, le Trafic sait faire preuve de bonnes manières : ensemble moteur/boîte doux et volontaire, position de conduite agréable, équipement moderne…





PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Neuf adultes prennent place confortablement à tous les rangs. La sellerie bien dessinée et la largeur importante permettent de voyager à trois de front.

La version conseillée

2.0 dCi BVM Techno – 150 ch – 46 900 €/106 201 €*

LES DONNÉES	
Moteur turbodiesel	4 cylindres, 1 997 cm³
Hybridation	Non
Couple maxi	350 Nm
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Malus CO_2/au poids	+ 48 901 € / + 10 400 €
Accélération 1 000 m D. A.	35s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4e/5e/6e	11s1/15s/22s
Consommation moyenne	8,6 l/100 km
Poids	2 131 kg

SUV familial PHEV	SUV familial électrique	Grand SUV électrique	Grand van électrique	Fourgon 9 places
 FLORIAN GROUT	 FLORIAN GROUT	 FLORIAN GROUT	 YANN LEFEBVRE	 TIBO/RENAULT
MG S9	**Peugeot E-5008**	**Kia EV9**	**Volkswagen ID. Buzz Long**	**Renault Trafic 9 places**
Hybride rechargeable	**Electrique**	**Electrique**	**Electrique**	**Diesel**
299 ch	**De 210 à 325 ch**	**De 204 à 385 ch**	**De 286 à 340 ch**	**De 150 à 170 ch**
A partir de 39 990 €/45 100 €*	**A partir de 46 690 €/38 400 €***	**A partir de 65 400 €/63 100 €***	**A partir de 60 870 €/54 400 €***	**A partir de 44 400 €/98 400 €***
4,99 x 1,97 x 1,78	4,80 x 1,90 x 1,70	5,02 x 1,98 x 1,78	4,97 x 1,99 x 1,93	5,08 x 1,96 x 1,97
66/86 cm (4)	59/73 cm (4)	75/87 cm (4)	73/93 cm (4)	75 cm
74/58 cm (4)	67/53 cm (4)	65/53 cm (4)	80/61 cm (4)	74 cm
156 cm/131 cm	149 cm/122 cm	162 cm/141 cm	171 cm/139 cm	167 cm/164 cm
275 dm³	330 dm³	320 dm³	545/360 dm³ (5)	738/520 dm³ (5)
◆	◆	●	◆	◆
◆	●	◆	◆	▲
●	◆	◆	◆	◆
●	◆	◆	▲	●
◆	◆	■	■	◆

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

3. Sur stock uniquement. 4. Deuxième rang avancé/reculé. 5. Troisième rang reculé/avancé.



Electrique

Leapmotor B03X

ProMax Design – 53 kWh – 197 ch

28 900 € / 26 550 €*

Premier test du SUV urbain électrique de Leapmotor

La ville atout prix



A l'heure où le pouvoir d'achat est un sujet plus crucial que jamais, Leapmotor démocratise l'électrique avec un SUV urbain au tarif dégriffé. Que vaut ce nouveau rival du Renault 4 ? Nous l'avons testé dans sa version haut de gamme, avec la grosse batterie.

➤ **Texte :** Jacques Warnery – **Photos :** Florian Grout

Grâce à son partenariat avec Stellantis, la firme chinoise Leapmotor profite du réseau de distribution du géant européen pour se développer chez nous. Après la citadine (T03), le SUV familial (C10), le SUV compact (B10) et une toute récente berline compacte B05 (rivale des MG4 et Peugeot E-308), c'est au tour du petit SUV B03X d'investir le marché.

Derrière un style convenu, voire banal, il s'étire sur 4,27 m de long (soit l'équivalent d'un Peugeot E-2008) et dégaine l'argument numéro un des constructeurs chinois : un rapport prix/équipement sur lequel les européens ne peuvent s'aligner. Affiché à 28 900 € (soit 26 550 €* en "vrai prix") dans notre version haut de gamme à l'essai, il revient de 3 500 à 6 000 € moins cher que la plupart de ses adversaires du Vieux Continent, et même que son compatriote, le BYD Atto 2 ! Et ce, sans bénéficier de la prime "coup de pouce". Le tout assorti d'un équipement ultracomplet dans cette finition Design, aussi bien en matière de confort (volant chauffant, siège conducteur électrique, sono 12 HP) que de sécurité, avec pas moins de 21 aides à la conduite (dont certaines n'ont toutefois rien d'indispensable).

Son deuxième atout de taille tient dans la vie à bord. Derrière une présentation plutôt agréable, l'habitacle se montre aussi vaste qu'astucieux. Primo, les passagers arrière profitent d'une banquette moelleuse et d'une belle habitabilité, sans subir les effets d'un plancher trop haut, comme sur de nombreux modèles électriques. Secundo, le vaste coffre comprend un grand bac (lavable à l'eau grâce à son bouchon de vidange) situé sous son double plancher ajustable, pour y loger les câbles de recharge, par exemple. Tertio, ses multiples astuces comme ses assises arrière relevables verticalement (façon Honda) pour transporter un objet haut, ou la mise en tablette de son siège

Le budget

Le vrai prix d'achat : affiché à 28 900 €, notre modèle bénéficie d'une remise de 2 000 € et d'une prime CEE de 350 €.

Le niveau d'équipement : la finition Design justifie son surcoût de 1 000 € par rapport à la Life. Son surplus d'équipements : caméra à 360°, radar avant, rétroviseurs rabattables, siège conducteur électrique, sièges avant et volant chauffants.

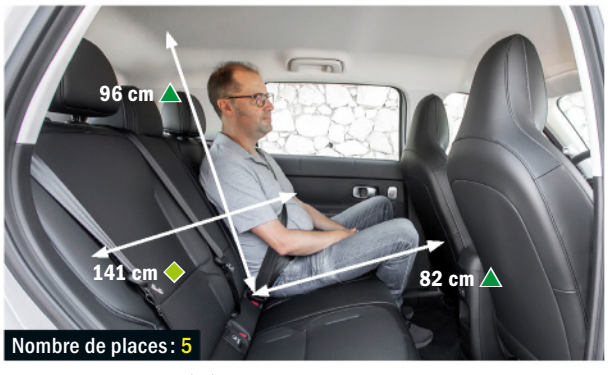
L'entretien : tous les ans ou tous les 10 000 km.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise et la prime CEE (350 €).





Sur autoroute, le B03X se montre plutôt silencieux et relativement sobre avec une consommation de 20 kWh/100 km. Il compose, en revanche, avec un châssis qui manque de rigueur sur les routes secondaires. Amortissement trop lâche, train avant paresseux et direction avare en remontée d'informations incitent à une conduite coulée.





Espace aux jambes généreux et banquette accueillante : il fait bon vivre à l'arrière... sauf au milieu, où la place est très ferme. Le coffre est vaste (475 dm³) et le double plancher libère une surface plane en configuration deux places.

passager transforment le B03X en petit déménageur ! A part une plage arrière, façon carton-pâte, totalement bâclée, difficile de trouver de gros défauts à cet habitacle très astucieux.

Plus citadin que routier

Etrennant une architecture traction (roues avant motrices) chez Leapmotor, le B03X dispose ici d'une batterie d'une capacité de 53 kWh et d'un moteur de 197 ch. Son 1,81 m de large ne l'empêche pas de se se montrer à l'aise en ville. La position de conduite dominante typée SUV, la caméra à 360° et le rayon de braquage réduit (10,4 m selon nos mesures) deviennent alors de précieux alliés. La douceur de la motorisation électrique et le confort de suspension correct à basse vitesse et sur les dos-d'âne participent à l'agrément dans ces conditions.



Avec 4,27 m de long, le B03X taille plutôt grand par rapport à ses concurrents. La custode arrière noire brillante (dépourvue de vitres) pénalise la vision de 3/4 arrière : gare aux angles morts !



La grosse batterie (53 kWh) de cette version peut se recharger à 11 kW sur secteur et 133 kW sur borne rapide, soit 21 min pour passer de 10 à 80 %. Pas mal !

L'ÉQUIPEMENT

DE SÉRIE Sécurité : ABS + AFU + ESP ▮ AFIL active ▮ Airbags (7) ▮ Alerte de circulation transversale AV/AR ▮ Conduite semi-autonome ▮ Phares (à leds) et essuie-glaces auto. ▮ Surv. angles morts + attention conducteur, etc. **Agrément :** accès et démarrage mains libres + clé virtuelle ▮ Aide au stationnement AV/AR ▮ Caméra à 360° ▮ Clim auto. bizone ▮ Commande vocale ▮ Ecran tactile 14,6"/37,1 cm + Mirror Screen ▮ GPS + planificateur d'itinéraire ▮ Hi-fi 12 HP ▮ Instrumentation numérique 8,8"/22,4 cm ▮ Jantes alu 18" ▮ Modes de conduite personnalisables ▮ Pompe à chaleur ▮ ▮ Sellerie similicuir ▮ Siège conducteur électrique ▮ Sièges AV chauffants.
EN OPTION Agrément : peinture métallisée (650 €).

Sur la route, les choses se gâtent. Non pas à cause des performances (les 197 ch assurent des relances largement suffisantes en ligne droite), mais du manque de maintien du châssis dans les virages. Au-delà de l'amortissement, souple et insuffisamment retenu en détente, qui engendre quelques mouvements de caisse, c'est surtout le train avant qui pose problème. Paresseux en entrée de virage, il élargit vite la trajectoire et souffre d'une motricité précaire en sortie qui fait patiner les roues, malgré un couple moteur limité à 200 Nm. Les trains roulants manque cruellement de mise au point et la direction, totalement "muette" et ➤➤➤



BIEN VU

Déjà vues chez Honda, les assises arrière relevables verticalement permettent de transporter une plante ou des objets hauts.



➤➤➤ trop légère, même en mode Sport, n'arrange pas les choses. Heureusement, le freinage se montre constant, même si on regrette que les différents modes de régénération au lever de pied (allant d'un mode roue libre au One Pedal) ne soient accessibles qu'à partir de l'écran (même si celui-ci est grand). Cette ergonomie tout-tactile se révèle fastidieuse à l'usage, notamment pour désactiver certaines ADAS [1] vite envahissantes sur autoroute.

Enfin, bien que son rayon d'action sur voie rapide (mesuré à 260 km) reste trop faible pour voyager sans réticence, ses temps de charge plutôt rapides (16 min pour passer de 30 à 80 %) facilitent son usage au quotidien. Avec une autonomie en ville qui frôle les 400 km. ■



Poste de conduite

La position dominante s'apprécie en ville, et les sièges sont confortables et moelleux. Les réglages en profondeur du volant manquent un peu d'amplitude, et la vision avant est pénalisée par d'épais montants de pare-brise. La vision à 360° par caméras facilite le stationnement.

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

Aides à la conduite

Le B03X revendique 21 assistances, sans toutefois inclure celle au stationnement ni les phares adaptatifs. Les alertes sonores trop marquées des ADAS [1] sont vite envahissantes. Fastidieuse, leur déconnexion impose de naviguer à travers l'écran. Activable en poussant un sélecteur deux fois vers le bas, la conduite semi-autonome marque un progrès par rapport aux autres Leapmotor, mais elle manque de fluidité et le centrage de voie est perfectible.

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

Ecran tactile

L'écran tactile de 14,6"/37,1 cm est superbe, avec une définition parfaite et une bonne réactivité. Mais il régit jusqu'à des fonctions essentielles comme l'éclairage ou les rétros, avec une navigation confuse dans ses nombreux menus.

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

1. "Advanced Driver Assistance Systems" ou systèmes avancés d'aide à la conduite.

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



C'EST RATÉ

Même pour régler les rétroviseurs, il faut naviguer dans les menus de l'écran central. Un commodo dédié aurait été bien plus pratique !



NOS MESURES

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	29s ◆
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	4s2 ▲
Autonomie électrique moyenne	340 km ●
Route/Autoroute/Ville	380/260/395 km
Consommation moyenne	15,6 kWh/100 km ◆
Poids	1 552 kg ▲
Diamètre de braquage	10,4 m ▲
Freinage 130 à 0 km/h	69 m ■

LA TECHNIQUE

Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents
Puissance maxi	197 ch
Couple maxi	200 Nm
Batterie lithium-ion LFP	53 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox/Secteur	5 h 30 (à 11 kW)/28 h
Sur borne rapide (de 10 à 80 %)	21 min (à 133 kW maxi) ◆
Puissance fiscale/CO_2	5 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"/CEE	0 €/- 350 €
Transmission	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 1 vitesse
Pneus	215/50 R18
Dim. L x l x h, en m	4,27 x 1,81 x 1,64
Durée de garantie	4 ans ou 100 000 km (1) ◆

1. Batterie garantie 8 ans ou 160 000 km.

À LA LOUPE

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

Notre évaluation

Le Leapmotor B03X Promax Design (26 550 € *, 53 kWh, 197 ch) est évalué dans la catégorie des petits SUV électriques de 150 ch et plus : BYD Atto 2 Comfort (30 200 € *, 42,4 kWh, 177 ch), Peugeot E-2008 Allure (31 800 € *, 51 kWh, 156 ch), Renault 4 E-Tech Techno (30 100 € *, 52 kWh, 150 ch), Skoda Epiq Clever (28 500 €, 52 kWh, 211 ch), VW ID. Cross Life Edition (32 500 € *, 52 kWh, 211 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 ●

Le rapport prix/équipement du B03X est imbattable et la qualité de vie à bord, appréciable. Assez rapides, les recharges compensent une autonomie moyenne. Mais l'ergonomie agace et, surtout, le châssis manque de mise au point.

Finition

La plupart des matériaux sont souples et flatteurs au toucher. Mais d'un peu moins bonne qualité apparente dans la partie inférieure de la planche de bord et au niveau des aérateurs centraux. Les assemblages apparaissent sérieux et homogènes.

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

Chauffage/climatisation

La clim se règle au degré près et propose une température de confort en affichant par défaut 24-25 °C. Ses réglages sont uniquement disponibles à travers l'écran tactile sans raccourci. Dommage.

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

Système audio

Livrée de série sur la finition Design, la sono dotée de 12 haut-parleurs délivre une belle qualité d'écoute, mais nous n'avons hélas pas trouvé les réglages du son !

Qualité du son	◆
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	**Série**

Rangements

Les vide-poches sont nombreux, mais ils sont peu volumineux. Et à l'arrière, on manque de rangements. Le chargeur à induction est de série, hélas, son logement peu profond ne retient pas toujours les smartphones dans les virages.



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

*** Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime "coup de pouce" (3 500 € minimum) ou prime CEE (300 € minimum).**



ÉLECTRIQUE

Volvo EX60

P10 AWD Ultra – 91 kWh – 510 ch

76 400 € / 76 000 € *

SUV électriques premium : l'EX60 affronte la référ

Volvo en mission, BMW



Chic, spacieux, surpuissant et armé pour avaler les kilomètres, le dernier-né de Volvo n'a pas l'intention de faire de la figuration. Mais chez BMW, le jeune iX3, déjà bien installé dans la catégorie, connaît la musique. Notamment sur la cruciale question de l'autonomie…

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

Quand on parle de SUV premium, difficile de passer à côté d'Audi, BMW et Mercedes, véritables stéréotypes du haut de gamme automobile. Mais c'est un peu vite oublier Volvo, qui n'est pourtant pas un perdreau de l'année. Car avec ses XC60 et XC90, actifs depuis une vingtaine d'années, le suédois a, à son tour, réussi à se faire une place au sein de ce très fermé cénacle. Alors, pourquoi ne pas remettre le couvert à l'heure de l'électrique ?

C'est précisément la mission du nouvel EX60, bien décidé à rendre la vie dure au gratin des SUV familiaux "à pile". A savoir, l'Audi Q6 e-tron, lancé fin 2024, ainsi que les BMW iX3 et Mercedes GLC EQ, dont les carrières ont débuté au printemps dernier. Un trio de choc avec lequel le jeune scandinave partage son goût pour les longs voyages et les ravitaillements éclair. Car, à l'instar de ses compères, l'EX60 mise sur une architecture 800 V et des accus plutôt costauds. Mais c'est toujours l'iX3 50 xDrive de 469 ch qui domine les débats avec son énorme batterie de 109 kWh utiles… Un véritable marathonien, en mesure de parcourir 530 km d'une traite sur autoroute et 640 km sur parcours mixte. Record ! A titre de comparaison, les Q6 e-tron quattro (428 ch) et GLC EQ 400 4Matic (489 ch) plafonnent respectivement à 460 et 505 km. Il faut dire que la capacité de leur batterie ne dépasse pas les 95 kWh.

Vite et loin !

Avec "seulement" 91 kWh utiles, le Volvo EX60 P10 de 510 ch, doté comme ses concurrents d'un électromoteur par essieu et de quatre roues motrices, ne partait pas favori sur la question de l'endurance…

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



ÉLECTRIQUE

BMW iX3

50 xDrive M Sport – 109 kWh – 469 ch

76 950 € / 76 650 € *



L'EX60 P10 AWD offre l'un des meilleurs compromis confort/dynamisme de sa catégorie, au sein de laquelle les SUV équipés en série d'une suspension pilotée se comptent sur les doigts d'une seule main.



Un chouia plus agile que le suédois, mais aussi moins doux avec ses suspensions classiques, l'iX3 n'en dispense pas moins un niveau d'agrément élevé. Et quelle endurance (640 km d'autonomie) !

ence allemande

en tension

Et pourtant, le suédois parvient à accrocher les 500 km en moyenne et 420 km sur autoroute. On reste donc dans le haut du panier. Grâce à sa batterie en 800 V, il ravitaille surtout de 10 à 80 % en 16 minutes seulement (à 375 kW), sur la borne adéquate, soit 5 minutes de moins que l'iX3 (à 400 kW mais avec une pile "géante"). Attention en revanche avec les superchargeurs limités à 400 V (ceux de Tesla, entre autres) : l'EX60 n'y digère plus que 120 kW et l'iX3 200 kW. Comptez alors 30 min, au mieux, pour un 10 à 80 % chez Volvo, et 40 min chez BMW. Ce dernier est enfin bien moins véloce à domicile : 3 h 30 de plus (sur Wallbox) que son rival !

Autre atout de l'EX60 : un planificateur d'itinéraire enfantin à utiliser. Géré par Google Maps, il livre toutes les infos nécessaires en un coup d'œil, alors que celui développé par BMW impose plusieurs manipulations à l'écran pour connaître précisément le type de borne, les durées et coûts des recharges ou l'autonomie restante à destination… Un iX3 décidément accro aux écrans, avec son spectaculaire bandeau numérique soulignant le pare-brise. Déroutant au premier abord, on s'y familiarise aussitôt choisies les informations (six widgets maximum) que l'on souhaite avoir sous les yeux. Pas de problème non plus avec les aides à la conduite les plus intrusives (bip de survitesse, maintien dans la voie, surveillance du conducteur), que des raccourcis, aisément accessibles sur l'écran d'accueil, permettent de neutraliser rapidement. Seuls les boutons haptiques concentrés à droite du volant obligent à viser juste avec le pouce, afin de ne pas confondre les commandes de la radio avec celles du téléphone ou des options d'affichage de l'instrumentation.

Volvo, à l'inverse, mise sur le minimalisme. Plus de boutons, mais une grande tablette qui regroupe toutes les fonctions, façon Tesla. Y compris le réglage des rétroviseurs, du volant ou du toit opacifiant. Pas ➤➤➤

Le budget

Le vrai prix d'achat : aucune remise à attendre de ces deux SUV électriques, dont les carnets de commandes sont pleins. Zéro bonus également, mais une prime CEE de 300 € chez BMW et de 400 € chez Volvo.
Le niveau d'équipement : tout est inclus à bord de l'EX60 Ultra, hormis la conduite semi-autonome. A bord de l'iX3 M Sport, les sièges électriques, toit panoramique, caméra 360°, clim AR et phares adaptatifs restent en option.
L'entretien : tous les deux ans dans les deux cas, mais avec un seuil de 30 000 km maximum chez BMW, et de 40 000 km chez Volvo.

Volvo EX60



Le suédois séduit par son design épuré et sa luminosité, ainsi que par la qualité de ses matériaux, chaleureux et fort bien assemblés. Dommage que le tout-tactile complique certains réglages : quelques boutons seraient les bienvenus pour les rétroviseurs ou la colonne de direction. Côté rangements, l'absence de boîte à gants est compensée par un grand bac central. Superbe dotation par ailleurs en finition Ultra, avec, entre autres, une sensationnelle hi-fi Bowers & Wilkins de 1 820 W et 28 HP.

BMW iX3



Ambiance high-tech garantie à bord du BMW iX3, avec un écran central globalement bien organisé et un impressionnant bandeau panoramique sous le pare-brise, personnalisable à l'envi. La position de conduite est excellente, avec des sièges suffisamment enveloppants, mais l'épaisseur de la jante du volant pourra gêner les petites mains. Si la présentation est premium, certains plastiques des parties basses déçoivent un peu, comme le manque de rangements (pas d'aumônières à l'arrière).

➤➤➤ très pratique… L'accès à certains paramétrages (sensibilité de la direction, suspension, freinage régénératif) oblige également à naviguer dans les menus. On adore en revanche son design intérieur zen, lumineux et épuré. Les matériaux – y compris ceux issus du recyclage – sont extrêmement valorisants, à l'instar de la très agréable sellerie en laine (250 €), qui réchauffe encore l'atmosphère.

Un viking sur un nuage

L'ambiance apparaît plus austère à bord de l'iX3, au mobilier massif et sombre. BMW a surtout fait des économies sur les parties basses, qui s'habillent de plastiques plutôt basiques. Un peu dur à avaler sur un modèle vendu 76 650 €*… Même grimace au sujet de l'équipement : comptez au bas mot 8 500 € d'options (toit vitré, phares matriciels, sièges avant électriques à mémoire, clim trizone, hi-fi premium) pour hisser le bavarois au niveau de son rival, pourtant 650 €* moins cher.

Au volant, ces puissants SUV s'apparentent à des catapultes. Ils accélèrent et freinent si fort (mode One Pedal très progressif dans les deux cas) qu'on en oublie leur masse éléphantesque : 2,3 tonnes ! L'EX60 soigne tout particulièrement le confort, avec son amortissement piloté de série et son insonorisation au

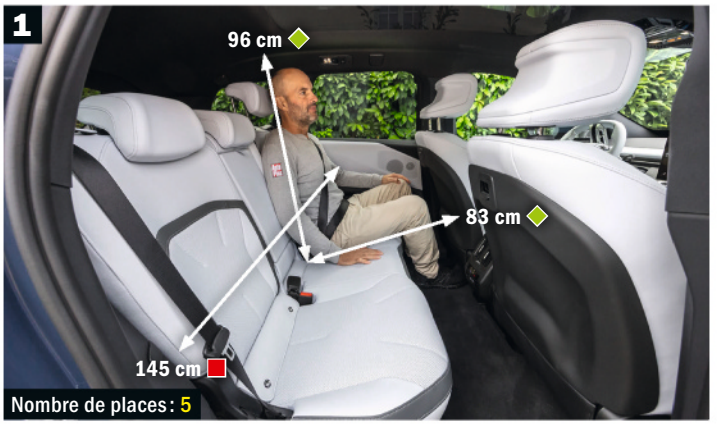
* Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuelle prime CEE (300 € minimum).







1. Il fait bon voyager à l'arrière de ce spacieux et moelleux SUV, qui dispose en outre de dossiers inclinables et rabattables électriquement en série. **2.** Un grand volume disponible, et surtout un plancher de coffre modulable fort pratique. **3.** Les fauteuils électriques à mémoire et chauffants sont de série.







1. De la place pour étendre les jambes chez BMW, mais une assise centrale trop étroite pour qu'un adulte puisse y voyager à son aise. **2.** Pas de souci pour loger les bagages à bord du bavarois, qui cumule 633 dm³ en additionnant ses deux coffres. **3.** Les sièges électriques à mémoire restent hélas optionnels chez BMW…

1. Coffre + bac à l'avant (frunk).

top. Le comportement routier fait également preuve d'un bel équilibre, même si les 710 Nm de couple (excusez du peu !) mettent parfois à mal la motricité du train arrière sous la pluie. Impérial quelle que soit la météo et doté d'une direction plus communicative, l'iX3 reste hélas en retrait en matière de confort : son amortissement est un brin figé, mais loin d'être insoutenable. En revanche, sur les grands axes, les bruits d'air et de roulement sont aussi peu perceptibles que chez Volvo. Deux SUV au coude-à-coude, donc, mais une victoire suédoise, grâce à un rapport prix/prestations légèrement supérieur.

NOS MESURES	Volvo EX60	BMW iX3
Vitesse maxi (1)	182 km/h	208 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	25s	24s2
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	2s3	2s6
Autonomie électrique moyenne	500 km	640 km
Route/Autoroute/Ville	460/420/520 km	735/530/650 km
Consommation moyenne	18,5 kWh/100 km	17,3 kWh/100 km
Poids	2 335 kg	2 306 kg
Diamètre de braquage	12 m	11,9 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	63 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE	Volvo EX60	BMW iX3
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents	AV : à induction AR : à rotor bobiné
Puissance maxi	510 ch	469 ch
Couple maxi	710 Nm	645 Nm
Batterie Lithium-ion NMC	91 kWh (utiles)	109 kWh (utiles)
Temps de charge Wallbox (2)/Secteur	13 h / 47 h	16 h 30 / 57 h
Sur borne rapide (3)	16 min (370 kW maxi)	21 min (400 kW maxi)
Puissance fiscale/CO_2	23 CV / 0 g/km	13 CV / 0 g/km
Prime "coup de pouce"/CEE	0 € / – 400 €	0 € / – 300 €
Transmission	4x4	4x4
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus AV/AR	255/45 R20	255/45 R21 / 265/45 R21
Dim. L x l x h, en m	4,81 x 1,90 x 1,64	4,79 x 1,90 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

2. 7,4 kW. 3. De 10 à 80 %.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : ABS + AFU + ESP ▮ AFIL active ▮ Airbags (7) ▮ Codes/phares auto. ▮ Freinage d'urgence auto. ▮ Lecture des panneaux ▮ Phares à leds et essuie-glaces auto. ▮ Régul. de vitesse adaptatif ▮ Surv. angles morts. **Agrément :** aide au stationnement AV/AR + caméra de recul (360° sur EX60) ▮ Banquette 40/20/40 ▮ Chargeur à induction ▮ Clé mains libres ▮ Clim auto. bizone (trizone sur EX60) ▮ GPS connecté ▮ Hayon électrique ▮ Mirror Screen ▮ Pompe à chaleur ▮ Sièges AV chauff. (et électr. sur EX60).

LES DIFFÉRENCES	Volvo EX60	BMW iX3
Amortissement piloté	Série	Indisponible
Conduite semi-autonome	1 100 €	1 450 €
Phares matriciels	Série	1 150 €
Toit panoramique/Installation hi-fi	Série/Série (4)	1 550 €/2 000 € (5)

4. Bowers & Wilkins. 5. Harman Kardon (pack Innovation avec clim AR et affichage tête haute).

Notre classement

LES NOTES DU	Volvo EX60	BMW iX3
Comportement routier	14	15
Equipements de sécurité	13	12
Agrément/performances	15	16
Confort/insonorisation	18	16
Equipements de confort/garantie	17	14
Habitabilité/coffre	13	11
Aspects pratiques	13	12
Présentation/finition	18	15
Autonomie	14	20
Prix	12	11
	1er 147/200	2e 142/200

Victoire : Volvo EX60

Autonomie suffisante pour envisager de longs voyages, temps de charge éclair en 800 V, confort exemplaire, ambiance intérieure reposante et équipement royal : l'EX60 réalise une belle performance face à un iX3 qui n'a rien d'un cancre. Mais qui fait payer cher son endurance record, vu sa dotation "légère".

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

Le nouveau Jeep Compass

Hybride essence

1.2 Turbo e-Hybrid Altitude
145 ch – 6,6 l/100 km
39 190 € / 38 700 € *



Cette semaine, nous avons confié le nouveau Jeep Compass hybride à trois propriétaires de véhicules équivalents. Lucien, Elisabeth et Ghislain nous livrent leurs impressions.

Texte : Guillaume Jean
Photos : Alexandre Paumard



Lucien — Recherche et développement, Sougy (45)





Il possède un
Jeep Compass
1.5 e-Hybrid Altitude
130 ch – 6,8 l/100 km
38 900 €

“Le nouveau Compass s’apprécie volant en mains.”

Le design

L’intégration de Jeep au sein du groupe Stellantis pèse sur l’ADN du Compass. La calandre en est l’illustration : je trouve qu’elle fait “camelote”. Idem pour le pare-chocs, envahi de plastique brut. La ligne est aussi moins identitaire, plus passe-partout. Mais j’apprécie l’originalité du masque arrière noir qui intègre les feux en relief.

La vie à bord

Grâce à sa longueur en hausse (+14 cm), le Compass gagne un coffre bien plus généreux. Même remarque aux places arrière, où la banquette devient aussi plus confortable. A l’avant, les rangements bien pensés et l’ergonomie de l’accoudoir central font partie des bonnes surprises. C’est toutefois l’écran multimédia, plus grand, moderne et ludique, qui marque la nouveauté *(photo)*. La planche de bord, elle, change assez peu, mais notez qu’elle affiche désormais une finition plus soignée.

Au volant

Je peux déjà confirmer que la suspension reste toujours ferme. J’entends plus le moteur ici, mais son bruit est plutôt agréable, et je perçois son punch supérieur. Tout cela sans consommer plus. Autre point positif : la boîte automatique gère bien mieux le passage des rapports que celle de mon Compass, ce qui profite à la souplesse au volant. Par ailleurs, les aides à la conduite, plus abouties, entrent en action de façon bien moins intrusives.



Elisabeth — Présidente d’entreprise, Les Ulis (91)





Elle possède un
Renault Symbioz
1.8 full hybrid Iconic
160 ch – 5,4 l/100 km
39 400 €

“Ce Jeep ne fait absolument pas rêver...”

Le design

Honnêtement, le faciès massif du Compass, accentué par la calandre, ne me séduit pas. On sait qu’il n’ira jamais faire du tout-terrain : pourtant, sa ligne et l’omniprésence de protections en plastique veulent nous le faire croire ! A la limite, l’arrière se distingue par l’originalité de ses feux. Mais le bouclier en “plastoc” fait vraiment “cheap”.

La vie à bord

L’ambiance n’est pas plus à mon goût. La dalle centrale au format horizontal se révèle moins lisible que celle, verticale, du Symbioz. Cependant, le Compass se rattrape sur le plan pratique avec de nombreux rangements *(photo)*. A l’arrière, les passagers bénéficient d’un bel espace, notamment aux épaules, et disposent ici d’un accoudoir. La présentation reste toutefois basique. A l’image de son coffre spacieux, le Compass mise donc davantage sur son sens de l’accueil que sur son charme.



Au volant

Dès le démarrage, je sens que ce moteur a moins de peps. Il faut le solliciter davantage, ce qui le rend bruyant. Je ressens aussi quelques à-coups irréguliers lors des changements de vitesse. Voilà un défaut embêtant venant d’une boîte automatique censée optimiser la fluidité de conduite… L’amortissement, lui non plus, n’atteint pas le niveau du Symbioz. Ajoutez à cela la consommation plus élevée du Compass, et la messe est dite.

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



Ghislain Directeur financier, Ablis (78)





Il possède un
Peugeot 3008
1.2 Hybrid e-DCS6 GT
145 ch – 6,3 l/100 km
45 750 €

“Son style austère ne me convainc pas.”

Le design

L’avant affiche un style résolument brut, tant dans ses formes que dans la profusion d’éléments en plastique. Le profil façon “bloc” suit la même logique. L’ensemble ne suscite pas d’émotion. Le graphisme des feux apporte toutefois une touche plutôt réussie à l’arrière.

La vie à bord

Le coffre (plus grand de 30 dm³ que celui du 3008) et le plancher modulable comptent parmi les points forts. A l’arrière, l’espace aux jambes et la luminosité sont supérieurs également. Hélas, la présentation terne gâche l’ambiance. Et quelle idée d’avoir dissimulé si bas les deux ports USB *(photo)* ! Assis au volant, j’apprécie la bonne visibilité de la route. Le système multimédia ressemble à celui du Peugeot. Dommage que le dessin et la finition de la planche de bord manquent de cachet. Bon point toutefois pour l’emplacement de la recharge par induction et les rangements mieux conçus.



Au volant

La douceur du moteur (commun avec le 3008) est appréciable. Ici, il me paraît même un peu plus réactif. Néanmoins, pour une motorisation hybride, j’espérais une meilleure sobriété. Côté confort, les aspérités de la chaussée sont perceptibles. En contrepartie, l’assistance marquée de la direction facilite les manœuvres. En mouvement, mon avis sur le Compass devient donc un peu plus favorable.

◆ Bien ● Moyen ■ Décevant



Le design du Compass n’a pas convaincu nos lecteurs. Au-delà de ses lignes anguleuses, l’abondance de plastiques bruts les a fait tiquer. Elisabeth, Ghislain et Lucien s’accordent toutefois pour saluer le design du bandeau de feux arrière.



Le Compass reprend des couleurs au chapitre de l’accueil à bord. Côté coffre, Elisabeth le met à l’épreuve en y installant son matériel professionnel. Verdict : avec un volume total mesuré à 550 dm³, il répond pleinement à ses attentes.



Pour Ghislain, le seul véritable bémol au volant au Compass tient à la fermeté de l’amortissement. A l’inverse, la bonne visibilité, la maniabilité appréciable et la souplesse du moteur hybride ressortent comme les points forts de l’essai.

Le bilan Look singulier, mais esprit de groupe

Fruit des synergies au sein du groupe Stellantis, le nouveau Compass conserve tout de même une identité singulière. Sa plate-forme, commune avec celle du 3008, le fait cependant s’agrandir (4,55 m), au profit de l’habitabilité. L’ambiance à bord reste un peu austère, mais les aspects pratiques ne manquent pas. La motorisation hybride se montre sobre, et il progresse sur le plan dynamique (comportement plus précis). On note juste quelques à-coups de transmission en ville et un confort ferme.

Moteur : 4 cylindres en ligne, arbre à cames en tête
Cylindrée : 1598 cm³
Puissance : 75 ch à 4500 tr/min
Vitesse maxi : 163 km/h
Production : 4016 exemplaires (1996-2000)



NOTRE COTE
De 12 000 à 15 000 € (1)

Il y a 30 ans, Skoda créait le pick-up Felicia Fun

Une invention vraiment inattendue !



A l'époque, Skoda, constructeur tchèque, reste quasiment inconnu en Europe de l'Ouest. Son rachat par Volkswagen en 1991 va améliorer peu à peu son image ringarde. Et un beau jour, la marque ébahit les foules avec ce très curieux pick-up à deux ou quatre places.

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

A la base, vous avez la Felicia. Pâle replâtrage d'une petite Skoda cinq portes élaborée sous l'égide de Volkswagen. Rien de malhonnête. Mais rien de réellement exaltant. Puis la marque tchèque ressort des tiroirs un prototype élaboré précédemment : une conversion en pick-up répondant à une définition totalement singulière. La partie arrière ne va pas se contenter d'être une benne pour des chargements, elle va aussi pouvoir accueillir deux passagers supplémentaires. Ceux-ci prendront place sur une banquette à l'air libre que vous obtenez en déplaçant une cloison magique derrière les sièges avant, le pan vertical se recule et la petite banquette pour deux se déploie. Magique, je vous dis ! Pour parachever l'inventivité du modèle, Skoda, marque jusqu'ici discrète voire effacée, ne va proposer cette version qu'en jaune. Les éléments extérieurs en plastique tirant légèrement vers l'orangé…

Atypique et accommodante

Voyager aux places extérieures apparaît extrêmement exotique. Bien sûr, la banquette est mince, ferme, avec une assise un peu courte. Mais vous apprécierez la place disponible pour les jambes ! A bord, la sellerie reprend les teintes jaunes de la carrosserie, mais dans un mélange plus timide, avec un gris clair très sobre. Pour la plus grande joie de vos pupilles pétillantes, le jaune monte à l'assaut du volant et du pommeau de levier de vitesses. L'ensemble respire la bonne humeur simple, sincère, sans chichis. Les plus exigeants vont juste regretter la planche de bord, reprise à l'identique de la berline Felicia. Assez triste.

Pour la conduite, bonne surprise : extrêmement docile et bien élevé, le moteur à essence d'origine Volkswagen avec sa cylindrée confortable de 1,6 litre offre une rondeur vraiment agréable. Sa puissance maximale s'obtient à 4500 tr/min, un régime ultra-bas digne d'un diesel ! Ne comptez pas

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



La planche de bord reprend celle de la berline Felicia. Mais elle s'offre la signature typique du modèle : un fond jaune pour tous les cadrans, et pour le volant, en vrai cuir !



Pour passer de deux à quatre places, vous tirez la paroi verticale vers l'arrière. Et un compartiment accueillant apparaît. La longueur de la benne est de 0,90 m ou 1,50 m. Immense pour une auto de 4,12 m !



Ici, c'est le moteur le plus moderne et le plus agréable que ce pick-up ait reçu : le 4 cylindres 1,6 l de Volkswagen.



Roulez jeunesse ! Sur la route, cette Fun respire la joie de vivre. Son moteur très rond, sa direction bien assistée et son comportement sain composent un ensemble vraiment séduisant. Et puis... admirez son harmonie tout en jaune !



1996

Cette année-là...



CLAUDE PRIGENT/LE TÉLÉGRAMME/MAXPPP

➤ En France, la numérotation téléphonique passe de 8 à 10 chiffres. C'est François Fillon, alors ministre délégué chargé de La Poste et des Télécommunications, qui en fait l'annonce officielle. Une idée qui fait flop : la fin du noir pour les pneus ! Michelin ose des pneumatiques en couleurs. Une expérience de très courte durée : les couleurs se salissent beaucoup trop vite au contact de la route.

sur des accélérations étourdissantes, mais son caractère feutré vous ravira. Les cinq rapports de la boîte passent sans effort, la direction assistée de série s'avère précise et douce. Même la suspension fait dans le conciliant. Au contraire, certains choix d'équipement vont vous étonner : pas de vitres électriques ni de verrouillage central. Mais les rétros, eux, sont commandés électriquement !

Quand elle est sortie, cette auto inventive n'a pas connu le succès. Seuls quelques acheteurs ont voulu profiter de sa formule inédite. En France, des exemplaires invendus ont moisi sur le parking du constructeur. En occasion, le modèle a souffert du même dédain. Mais attention : depuis quelques années, les collectionneurs se réveillent. Les prix affichés dépassent souvent les 15 000 €...

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





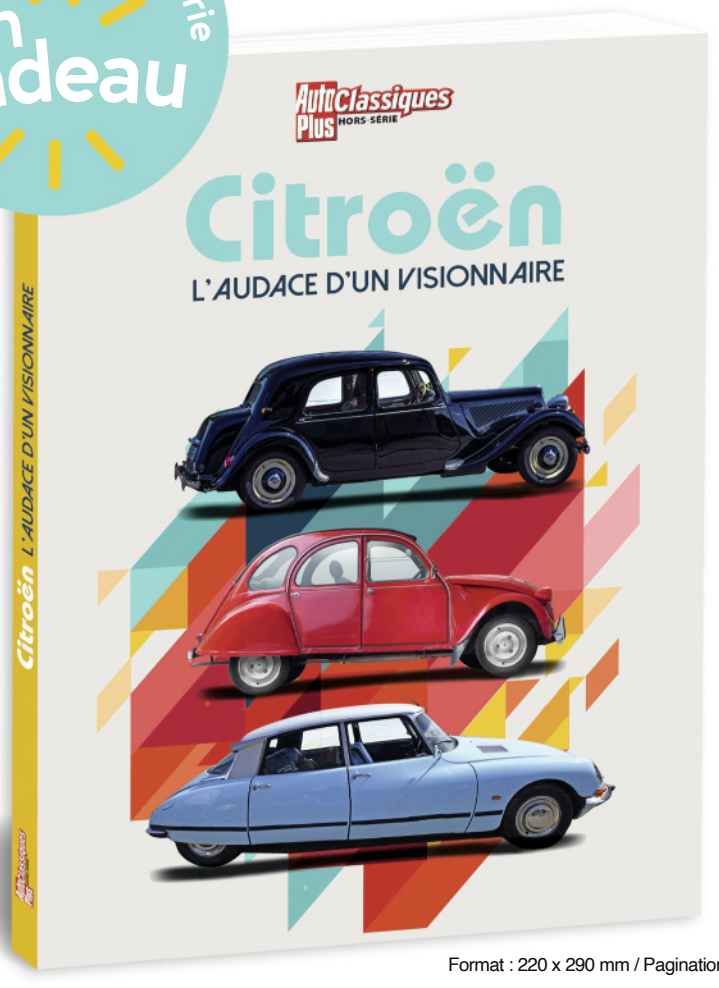
En vente actuellement

LE CLUB Auto Plus

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

DEVENEZ MEMBRE DU CLUB AUTO PLUS

Ce magnifique hors-série En cadeau



* Dans la limite des stocks disponibles

LES AVANTAGES

- Des **entrées** toute l'année aux **principaux salons** automobiles et grand public
- Une **avocate spécialisée** pour vous défendre sous 24 H
- Accès au **Guide ANTI-PV 2026**
- Des **prix** chez idGarages.com partenaire exclusif
- Une **offre** pour faire votre contrôle technique chez DEKRA NORISKO partenaire exclusif

3€.25 SEULEMENT par mois

Format : 220 x 290 mm / Pagination : 176 pages / Valeur : 15,90 €

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

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

Je souscris au Club Auto Plus*

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

Je choisis mon mode de règlement

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

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

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

Je complète mes coordonnées

Nom** : ..... Prénom** : .....
Adresse** : .....
Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...)** : .....
Code postal** : |_|_|_|_|_| Ville** : .....
Tél. (de préférence portable) : |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)
E-mail. : .....

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

#M047 #D1736057

Dater et signer obligatoirement

À : .....
Date : |_|_| / |_|_| / |_|_|
Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux- France – Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). **À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 décembre 2026. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL- https://www.cnil.fr/fr**



Alors que l'automne est de retour…

Humidité : comment s'en débarrasser ?



Buée, mauvaises odeurs, inconfort… l'humidité est revenue, avec tous les désagréments qui en découlent. Heureusement, quelques gestes simples et peu coûteux vont vous permettre de réduire ces nuisances.

➤ **Texte :** Pierre-Louis Champeaux – **Photo :** Nicolas Soler

Avec les écarts de température qui s'amplifient entre l'extérieur et l'habitacle, la buée est la première nuisance automnale à faire son retour. Après des mois d'accumulation de poussière, voire de fumée, les vitres ont sûrement besoin d'un coup de propre. Un nettoyant spécifique et un chiffon microfibre devraient faire l'affaire. Pour les fenêtres éloignées des aérateurs, l'application d'un produit antibuée (10 € les 500 ml) retardera son apparition. Pour réduire l'humidité à bord, pensez également à ouvrir le capot ! Eh oui : les tas de feuilles mortes qui s'accumulent à la base du pare-brise, là où se situent les entrées d'air pour l'habitacle, auront tendance à le charger en humidité. Retirez régulièrement celles-ci et contrôlez les évacuations d'eau. Au besoin, utilisez un fil de fer pour déboucher les orifices obstrués.

Enfin, pensez à vérifier la climatisation qui se déclenche lorsque le désembuage de l'auto est activé. L'air sec qu'elle produit à travers l'évaporateur peut être altéré (panne, évacuation d'eau bouchée…). N'oubliez pas de la faire recharger (de 60 à 80 €) si la production de froid est diminuée ou absente. Au passage, demandez un changement du filtre d'habitacle (de 90 à 100 €) si celui-ci a plus de deux ans.

Et si vous devez effectuer un trajet avec des affaires mouillées, dans la mesure du possible, placez le tout dans un sac imperméable ou utilisez des housses amovibles. A défaut, un traditionnel absorbeur d'humidité ou une chaussette remplie de litière pourrait régler une partie du problème. ■

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



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

Electriques d'occasion à moins de 15000 €

Les bons choix et ceux à éviter



Dans un contexte où tout pousse à se convertir à l'électrique, le ticket d'entrée reste encore trop élevé pour de nombreux automobilistes. Pour vous permettre de franchir le pas sans vous ruiner, nous avons sélectionné les modèles les plus intéressants, en fonction de vos besoins. Et nous vous indiquons ceux à éviter.

➤ **Texte :** Pierre-Louis Champeaux

LES MINICITADINES

Renault Twingo E-Tech R80



FLORIAN GROUT

22 kWh * | 3 CV | 82 ch | 137 km/h
Autonomie : 132 km | Coffre : 205 dm³

➤ Pour qui recherche une électrique de moins de 10 ans pour un prix inférieur à 10000 €, la Dacia Spring pourrait sembler incontournable. Toutefois, la baisse des tarifs de la Twingo E-Tech en fait une alternative crédible, y compris en visant les autos ayant moins de 80000 km. Gros atout de la française, une polyvalence supérieure, avec un comportement routier et des performances plus rassurants que chez Dacia ! Certes, l'autonomie reste limitée, mais elle suffit au quotidien. Et les temps de recharge sont raisonnables : 4 h sur une borne de 7,4 kW et 13 h sur secteur, avec 80 km récupérés en 30 min grâce au chargeur Caméléon de 22 kW. A bord, la présentation pimpante, la finition soignée et la dotation de la Zen (qui inclut la clim) séduisent.

Vu une Zen de 2021 avec 45000 km à 8750 €

Fiat 500e 118 ch



SIMON THOMPSON/FIAT

42 kWh * | 3 CV | 118 ch | 150 km/h
Autonomie : 236 km | Coffre : 222 dm³

➤ A peine plus grande que son aînée thermique, la 500e conserve une bouille similaire, et c'est tant mieux ! Et si elle est plombée par des tarifs élevés en neuf, l'italienne se montre au contraire très bien placée en seconde main. Pour un tiers du prix catalogue, on accède aujourd'hui à la version 118 ch, au champ d'action supérieur à celui de la 95 ch. La batterie de 37,3 kWh (capacité utile) se régénère en 15 h 30 sur secteur, ou 6 h 20 sur une borne de 7,4 kW. Et elle accepte jusqu'à 85 kW. En ville, ses 3,63 m de long, son diamètre de braquage réduit (10 m) et le mode One Pedal rendent la conduite zen. En Icone, premier niveau en 118 ch, les jantes alu, le GPS, le radar de recul ainsi que les essuie-glaces et la clim auto. sont de série.

Vu une Icone de 2021 avec 42000 km à 12500 €

À ÉVITER : Dacia Spring 45

Ses prix, imbattables en neuf, en ont fait une porte d'entrée à l'électrique pour de nombreux automobilistes. Mais avec ses performances très limitées en 45 ch, son freinage médiocre, sa tenue de cap aléatoire au-delà de 80 km/h et son habitacle étroit, elle se cantonne à un usage urbain. La version 65 ch apparue en 2023 gomme une partie de ses défauts, et se trouve désormais sous la barre des 10000 € avec un équipement plus fourni.

** Capacité brute de la batterie.*

LES CITADINES

Citroën ë-C3


NICOLAS SOLER

44,2 kWh * | 4 CV | 113 ch | 135 km/h
Autonomie : 245 km | Coffre : 310 dm³

➤ Pas facile de se faire une place à côté de modèles à forte image tels que les Renault 5 et Mini ! C'est l'un des problèmes auxquels fait face l'ë-C3, qui s'en remet à des prix attractifs pour séduire les acheteurs en seconde main. Lancée il y a tout juste deux ans, on la trouve déjà autour de 15 000 €. A ce tarif, il s'agit de la version de base, parfois agrémentée du Pack Plus. Un équipement à privilégier pour profiter du GPS et du Mirror Screen. A l'usage, les 280 km d'autonomie en ville permettent de voir venir. Auparavant, il faudra brancher la Citroën pendant 19 h 30 sur secteur, 7 h sur Wallbox de 7,4 kW ou encore 4 h 30 sur une borne de 11 kW (chargeur en option). Le comportement de l'auto favorise plus le confort que le plaisir ressenti au volant, ce que confirment les performances, correctes mais sans plus.

Vu une You de 2024 avec 32 000 km à 14 990 €

Opel Corsa Electric


NICOLAS SOLER

50 kWh * | 4 CV | 136 ch | 151 km/h
Autonomie : 285 km | Coffre : 305 dm³

➤ La Corsa figure rarement aux avant-postes dans nos comparatifs de voitures neuves. Mais, en occasion, ses fortes décotes en font une bonne affaire. Moins chère que ses cousines du groupe Stellantis à âge et kilométrage équivalents, elle affiche la même autonomie, plutôt moyenne. Celle-ci s'obtient après 31 h de recharge sur secteur, ou 8 h sur une Wallbox de 7,4 kW. Au volant, les performances très convaincantes et le châssis efficace séduisent, tout comme le coffre assez vaste. Austère en entrée de gamme Edition, l'Opel se déride en peu en GS Line, avec sa peinture bicolore, ses inserts rouges, son pédalier chromé et ses sièges sport. Dommage que l'habitabilité arrière reste quelconque. Côté équipement, le radar de recul, les jantes, les quatre vitres électriques, les antibrouillards et le Mirror Screen sont livrés de série.

Vu une GS Line de 2021 avec 42 000 km à 14 990 €

Renault Zoe R90


NICOLAS SOLER

41 kWh * | 1 CV | 90 ch | 139 km/h
Autonomie : 231 km | Coffre : 350 dm³

➤ C'est l'une des pionnières du genre, avec une offre pléthorique en seconde main. Mais mieux vaut écarter les premiers modèles et leur batterie de 22 kWh, limités en autonomie et pas toujours fiables. La version 41 kWh, associée à un moteur maison plus robuste, est aujourd'hui très abordable. Elle permet d'accéder au monde de l'électrique avec une auto plaisante à mener, à la présentation agréable et, en Intens, à la dotation toujours d'actualité. Au menu, caméra de recul, GPS, vitres AV/AR électriques ou encore clim et phares automatiques. Sur une auto approchant les 8 ans, et donc de la fin de la garantie, mieux vaut viser un modèle avec location des batteries (de 60 à 120 €/mois), qui va de pair avec une couverture étendue des accus. Plus chère (d'environ 1 000 €), la R110 n'apporte pas grand-chose côté autonomie, mais offre encore plus de tonus.

Vu une Intens de 2019 avec 96 000 km à 6 490 €

À ÉVITER : Mini Cooper SE

Elle est jolie, affiche une belle santé et offre un comportement routier aussi ludique que sécurisant. Hélas, son champ d'action limité à 188 km en moyenne réduit fortement la polyvalence de la Mini électrique. Une Fiat 500e vous en donnera plus pour votre argent si vous souhaitez un engin sympa fonctionnant sur batterie. Sinon, pour les plus pragmatiques, une récente Citroën ë-C3 vous rendra davantage de services sans surcoût à l'achat.

LES COMPACTES

Citroën ë-C4



ARNAUD SAUNIER

50 kWh * | 4 CV | 136 ch | 152 km/h
Autonomie : 260 km | Coffre : 369 dm³

➤ Symbole des difficultés des modèles Stellantis – en particulier ceux badgés Citroën – à trouver preneur en seconde main, la C4 électrique s'affiche au prix des citadines concurrentes. En cause, une piètre réputation de fiabilité… injustifiée sur cette version ! Elle offre de surcroît une habitabilité et un confort d'un excellent niveau. A l'usage, elle "fait le plein" en 7 h sur une Wallbox de 7,4 kW, ou en 31 h sur secteur. Bon point, elle accepte jusqu'à 100 kW, ce qui permet de compenser en partie son autonomie un peu juste pour les longs trajets (217 km selon notre labo). Bien pourvue en Feel Pack (GPS, caméra de recul), l'ë-C4 soigne sa présentation en Shine, sans réel surcoût, et gagne des aides à la conduite. A noter, le réseau propose des tarifs très attractifs sur ses autos, avec une garantie étendue. Un bon plan, donc, à condition de ne pas envisager une revente rapide.

Vu une Shine de 2021 avec 71 000 km à 13 990 €

MG4 Standard



NICOLAS SOLER

51 kWh * | 4 CV | 170 ch | 167 km/h
Autonomie : 284 km | Coffre : 350 dm³

➤ Avec ses prix attractifs, la MG4 "de base" est l'un des bons plans du moment. Pour environ 15 000 €, on accède ainsi au modèle 2023, qui profite d'un équipement enrichi (essuie-glace AR, jantes 17", One Pedal). Avec 170 ch, elle offre déjà de bonnes performances, et son comportement agile donne le sourire (il s'agit d'une propulsion). Sa batterie assure une autonomie suffisante pour les trajets du quotidien (jusqu'à 318 km en ville selon notre labo), et se ravitaille en 11 h sur secteur, ou 9 h sur une Wallbox de 7,4 kW. Elle peut même passer de 10 à 80 % de charge sur borne rapide en acceptant jusqu'à 117 kW. Autre atout, malgré quelques bugs électroniques nécessitant une mise à jour en concession, la fiabilité est bonne. Et sa garantie de 7 ans ou 150 000 km permet de se sentir serein, d'autant que la marque est bien implantée en Europe.

Vu une Standard de 2023 avec 38 000 km à 14 990 €

Volkswagen e-Golf 136 ch



ARNAUD SAUNIER

35,8 kWh * | 4 CV | 136 ch | 150 km/h
Autonomie : 237 km | Coffre : 371 dm³

➤ Lancée en 2014, la Golf électrique (basée sur l'opus 7) est nettement plus intéressante à partir de 2018 avec l'arrivée d'un moteur plus puissant (136 ch au lieu de 115) et, surtout, d'une batterie à la capacité accrue de 50 %. Ce qui augmente nettement son champ d'action, même si l'autonomie sur autoroute (180 km) apparaît un peu faible aujourd'hui. Tonus appréciable, comportement sûr, l'allemande est à l'aise sur tous les terrains. Avant de partir, prévoyez 17 h sur secteur, ou 10 h sur une borne de 7,4 kW. A bord, sa présentation moderne (écran tactile et instrumentation digitale), sa dotation complète (GPS, clim bizone) et sa qualité de fabrication lui permettent de faire oublier son âge. Et le coffre, amputé du bac de roue de secours pour loger les accus, reste assez vaste pour une petite famille, qui profitera aussi d'une habitabilité arrière généreuse.

Vu une 5 portes de 2019 avec 95 000 km à 12 990 €

À ÉVITER : Nissan Leaf

Apparu en 2018, l'opus 2 progresse sur de nombreux points par rapport à son prédécesseur. Hélas, à moins de dénicher une rare version e+, l'autonomie, inférieure à 200 km en moyenne, risque d'apparaître insuffisante pour une berline de presque 4,50 m de long. Un gabarit gênant pour un usage strictement urbain, qui incite à préférer sa cousine la Renault Zoe, ou à aller voir du côté de la concurrence.

** Capacité brute de la batterie.*

LES SUV

Kia e-Niro 136



ALEXANDRE NICOLAS

35,8 kWh * | 1 CV | 136 ch | 159 km/h
Autonomie : 255 km | Coffre : 379 dm³

➤ Dans l'ombre de la version de 204 ch, l'e-Niro de 136 ch a du mal à trouver son public, en neuf comme occasion. Ce qui explique que l'offre soit relativement limitée, mais à des tarifs très bien placés. Avec 240 km d'autonomie moyenne mesurée par notre labo – après 20 h sur secteur ou 6 h 30 sur une borne de 7,4 kW –, cette entrée de gamme suffit pourtant largement aux trajets quotidiens. On profite de relances déjà toniques (le couple maxi est identique à celui de la 204 ch) et d'une réelle douceur de conduite, d'autant que l'amortissement se révèle moelleux. Dès la finition Active, le deuxième niveau proposé, la dotation inclut le GPS, la caméra de recul et l'instrumentation numérique. Bon point enfin pour la garantie 7 ans ou 150 000 km, gage d'un entretien réalisé dans le réseau et qui permet de viser une auto ayant passé le cap des 100 000 km sans arrière-pensée.

Vu un Active de 2020 avec 108 000 km à 15 490 €

Peugeot E-2008 136 ch



NICOLAS SOLER

50 kWh * | 3 CV | 136 ch | 150 km/h
Autonomie : 259 km | Coffre : 388 dm³

➤ Alors que les modèles thermiques (PureTech comme BlueHDi) sont englués dans d'insolubles problèmes de fiabilité, la déclinaison électrique du 2008, appelée E-2008, affiche une solidité plus rassurante. Si son autonomie apparaît juste sur autoroute (197 km selon notre labo), elle couvre largement les besoins du quotidien. Les accus (46 kW utiles) se rechargent en 31 h sur secteur, en 8 h sur une Wallbox de 7,4 kW et, au besoin, récupère 80 % d'énergie en 30 min sur une borne délivrant 100 kW. Au volant, la douceur de conduite s'apprécie en ville tandis que le tonus et l'agilité en virage offrent un réel agrément de conduite sur route. Les fortes décotes permettent en outre de se faire plaisir avec une séduisante finition GT, avec sièges cuir/Alcantara, surveillance des angles morts, accès et démarrage mains libres ou encore jantes alu de 18".

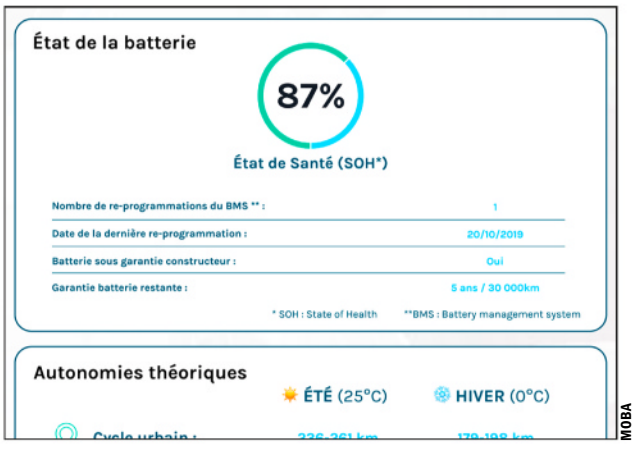
Vu un GT de 2021 avec 95 000 km à 14 500 €

À ÉVITER : Mazda MX-30

Un look séduisant, un intérieur stylé, des portes à ouvertures antagonistes originales… le MX-30 a de quoi provoquer le coup de cœur. Surtout que les prix semblent abordables. Hélas, son autonomie moyenne de seulement 191 km déçoit pour un engin de ce gabarit. En cause, une consommation élevée et une batterie à la capacité moyenne (35,5 kW). Autre bémol lié à ses 4,40 m de long : une habitabilité arrière et un coffre décevants.

Le SoH, un indicateur clé

C'est l'élément à connaître avant l'achat. Le SoH (State of Health, pour état de santé) de la batterie indique la capacité de charge restante. Avec le temps, celle-ci diminue (comptez en moyenne 3 % de moins par an), réduisant d'autant l'autonomie de l'auto. Réclamez un SoH très récent (il coûte une cinquantaine d'euros) avant de conclure l'achat. Cet indicateur peut déclencher l'installation d'une nouvelle batterie dans le cadre de la garantie constructeur. Celle-ci prévoit cette opération lorsque le SoH passe sous un seuil compris entre 55 et 80 % selon les marques, mais aussi selon le type d'achat (intégral ou avec location des batteries). Et même si les contrats de garantie couvrant cet élément sont plus généreux que pour le reste de l'auto (en moyenne 8 ans ou 160 000 km), mieux vaut éviter d'avoir à demander son remplacement soi-même… Ce document s'obtient en concession, ou auprès d'une entreprise spécialisée (Aviloo, Moba, Norauto…), ou encore via une application sur smartphone (Power Cruise Control…).



MOBA



Un Porsche Cayenne II (2010-2017) à moins de 30 000 €



Le Cayenne de seconde génération est un grand SUV performant, voire sportif, à des tarifs aujourd'hui attractifs en seconde main. Reste à faire le bon choix selon son profil, pour en profiter pleinement en évitant quelques pièges coûteux. Suivez le guide.

➤ **Texte :** Jacques Warnery – **Photos :** Yann Lefebvre

Avec de nombreux exemplaires affichés à moins de 30 000 €, le Porsche Cayenne "II" devient tentant. A l'intérieur, la planche de bord au dessin quelque peu torturé peut déplaire, mais difficile de se croire dans un modèle sorti en 2010, tant les matériaux et les assemblages paraissent hermétiques au temps qui passe. Seule l'interface (sans GPS de série) a pris un coup de vieux… Il convient de vérifier son bon fonctionnement car quelques pannes intermittentes, causées par une électronique capricieuse, ont été signalées.

Vu le gabarit XL du Cayenne (4,85 m de long et 1,94 m de large), l'espace aux places arrière n'est pas extraordinaire, mais reste suffisamment généreux pour asseoir trois adultes sur une banquette coulissante, enveloppante et confortable (sauf au milieu). Le coffre est lui aussi accueillant : il peut recevoir au minimum 500 dm³ de bagages, et 625 dm³ une fois la banquette avancée.

Au volant, quelques kilomètres suffisent à constater que cette génération du Cayenne demeure une vraie Porsche. Virant à plat, freinant fort et effaçant avec talent son poids élevé, il en remontre à bien des SUV actuels au positionnement sportif, surtout lorsqu'il dispose de l'amortissement piloté PASM, capable de concilier sport et confort.

Un colosse gourmand

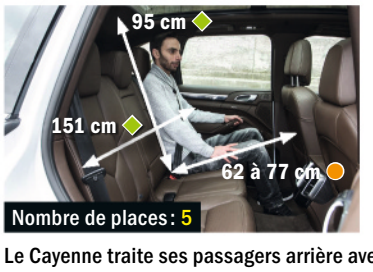
Le Cayenne propose, en outre, un vaste choix de moteurs. Laissons de côté les blocs essence classiques, assez rares et gloutons. Les diesels sont plus raisonnables (même s'ils "boivent" plus de 9 l/100 km sur autoroute). Le V6 de 245 ch, le plus accessible de tous, se montre agréable, bien que la boîte automatique à huit rapports conserve parfois un régime inutilement élevé après un dépassement. Le passage de ce bloc 3.0 à 262 ch lors du restylage ne change pas grand-chose.

Tant qu'à se faire plaisir, autant opter pour la version S, dotée d'un V8 à peine plus gourmand et nettement plus performant. Attention, cependant, au poids élevé à l'avant, qui contraint encore davantage la transmission, les pneus et les amortisseurs que sur les autres Cayenne, dont le châssis est déjà très sollicité.

Pour ceux qui préfèrent le sans-plomb, l'hybride simple n'est pas un mauvais choix (même si sa consommation moyenne dépasse les 11 l/100 km). Mais sa déclinaison rechargeable, arrivée au restylage, est bien plus intéressante quand on peut se brancher chez soi : elle réduit fortement le budget carburant sur les petits trajets et ne manque pas de souffle. ■



Avec le restylage de fin 2014, le Cayenne s'offre de nouveaux feux arrière et revoit ses moteurs : le V6 diesel passe de 245 à 262 ch, le V8 gagne 3 chevaux et l'hybride devient rechargeable.





Le Cayenne traite ses passagers arrière avec égards, hormis l'occupant du milieu, qui doit composer avec une assise ferme et un imposant tunnel de transmission. Le coffre gagne 125 dm³ lorsque l'on avance la banquette.

1. De 500 à 625 dm³ sur les hybrides, de 560 à 685 dm³ sur le diesel de 262 ch doté d'un réservoir d'AdBlue, de 605 à 730 dm³ sur les autres modèles.

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

Quelle finition ?

Les finitions dépendent des moteurs choisis, et les mesquineries légendaires chez Porsche imposent d'examiner en détail la dotation du modèle désiré. Les indispensables radars de stationnement avant et arrière, ainsi que la caméra de recul, étaient proposés en supplément, comme le GPS, aujourd'hui moins essentiel. Vérifiez également la présence de l'amortissement piloté PASM, couplé (ou non) avec la suspension pneumatique.



Dotation de série

Cayenne : ABS, airbags (6), antibrouillards, banquette coulissante 40/20/40, clim auto. bizone, ESP, hayon automatique (dès le restylage), jantes alu 18", ordinateur de bord, phares (bixénon dès fin 2014) et essuie-glaces automatiques, radio CD MP3 10 HP avec écran 7", régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV électriques, vitres électriques AV/AR, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur. **Cayenne S :** cerclage d'instrumentation et étriers argent, direction à assistance variable (S Hybrid), pédalier et seuils de porte en aluminium. **S E-Hybrid :** amortissement piloté PASM, câble de recharge, climatisation autonome.

Quel moteur ?

NOS MESURES (LABO MESURES)	Hybride essence	Hybride rechargeable	Diesel		
	S Hybrid - 380 ch	S E-Hybrid - 416 ch	Diesel - 245 ch	Diesel - 262 ch	S Diesel - 382 ch
Vitesse maxi	242 km/h (constructeur)	243 km/h (constructeur)	207 km/h	207 km/h	252 km/h (constructeur)
Accélération 1 000 m D. A.	27s8	26s4 (27s6 batteries vides)	29s1	29s6	26s2
Reprises 80 à 120 km/h en D	4s4	3s7	5s	5s7	3s6
Consommation moyenne	11,4 l/100 km	9,5 l/100 km	9,9 l/100 km	9,7 l/100 km	10,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	11,5 / 10,5 / 12,2 l/100 km	12,5 / 11,7 / 4,4 l/100 km	9,4 / 9,3 / 11,1 l/100 km	9,5 / 9,3 / 10,2 l/100 km	9,5 / 9,2 / 11,7 l/100 km
Autonomie moyenne	745 km	842 km	859 km	876 km	842 km
Poids	2 340 kg	2 462 kg	2 210 kg	2 285 kg	2 337 kg
Moteur	V6, 2 995 cm^3 + compresseur	V6, 2 995 cm^3 + compresseur	V6, 2 967 cm^3 + turbo	V6, 2 967 cm^3 + turbo	V8, 4 134 cm^3 + 2 turbos
Hybridation	Moteur électrique 47 ch	Moteur électrique 95 ch	Non	Non	Non
Puissance maxi	380 ch cumulés (333 ch ess.)	416 ch cumulés (333 ch ess.)	245 ch à 3 800 tr/min	262 ch à 4 000 tr/min	382 ch à 3 750 tr/min
Couple maxi	580 Nm cumulés	590 Nm cumulés	550 Nm à 1 750 tr/min	580 Nm à 1 750 tr/min	850 Nm à 2 000 tr/min
CO_2/Pastille Crit'Air	193 g/km / 1 [2]	79 g/km / 1	189 g/km / 2	173 g/km / 2	218 g/km / 2
Boîte de vitesses	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports	Automatique, 8 rapports

Notre sélection comprend un hybride, un hybride rechargeable et trois diesels. **S Hybrid :** proposé au lancement, le bloc hybride non rechargeable autorise quelques phases de roulage en mode tout électrique, à condition d'avoir le pied léger. Ses prestations sont à la hauteur du blason, mais il est assez rare en occasion. Disponible à partir de 18 000 € avec 180 000 km, il revient à 24 000 € avec 130 000 km, et 30 000 € avec 80 000 km. **S E-Hybrid :** arrivé lors du restylage de fin 2014, cet hybride rechargeable ne roule que 18 km en électrique, mais conserve toujours suffisamment de batterie pour assister le V6 et gagner en sobriété. Il est performant et très diffusé, mais plus cher : comptez 25 000 € avec 180 000 km et 30 000 € pour 130 000 km. **Diesel (245 ch) :** lancé en juin 2011 dans cette déclinaison de 245 ch, ce V6 diesel permet de maîtriser les consommations, avec des performances convenables et un tarif contenu. Il faut prévoir environ 21 000 € pour un exemplaire avec 180 000 km au compteur, et à partir de 25 000 € pour 130 000 km. **Diesel (262 ch) :** plus moderne, cette évolution apparue fin 2014 assure des prestations comparables, avec un prix supérieur : 26 000 € avec 180 000 km, et 30 000 € avec 150 000 km. **S Diesel :** commercialisé à partir de fin 2012, ce gros V8 diesel de 382 ch (385 ch depuis le restylage) se montre bien plus efficace, sans trop dégrader les consommations. Plus rare en seconde main, il est aussi plus onéreux. Comptez 30 000 € avec 180 000 km.

A surveiller

Boîte de transfert. Chargée de répartir le couple moteur entre les trains avant et arrière, elle est très sollicitée. Une usure des engrenages, des disques internes ou de l'arbre de sortie provoque grondements et vibrations. L'huile de la boîte et des ponts, et l'usure égale des pneus doivent être contrôlées.
Boîte Tiptronic. Pour éviter les à-coups et autres dysfonctionnements, elle doit avoir été vidangée et révisée au-delà de 100 000 km.
Poulie Damper. A vérifier : l'état du caoutchouc (risque de casse de la courroie d'accessoires).
Dépollution. Les diesels peuvent encrasser leur vanne EGR et le FAP en cas d'utilisation urbaine trop prononcée.
Gestion hybride. Sur le 3.0 S Hybrid 380 ch, un défaut de fonctionnement de cet ensemble ou de la ventilation du système électrique est susceptible de générer une perte de puissance.
Recharge. Sur la version rechargeable, un dysfonctionnement de la gestion hybride peut entraîner un défaut de recharge ou d'ouverture de la trappe. Le couple thermique électrique sollicite également la transmission avant.

NOUS VOUS CONSEILLONS

Un Cayenne S E-Hybrid 416 ch

Malgré une autonomie réduite en électrique, l'hybride rechargeable est rentable par rapport au diesel (plus cher à la pompe) y compris sur route. Elle est aussi mieux équipée et se trouve autour de 28 000 €, avec moins de 150 000 km.

2. Pastille 2 pour les modèles d'avant janvier 2011.

Honda CR-V IV diesel (2012-2018)

Souvent oublié à l'heure du choix, Honda propose pourtant nombre de modèles dignes d'intérêt. L'un de ses best-sellers de ces dernières années, le CR-V en version diesel, fait-il partie de ceux-là ?

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







Embrayage

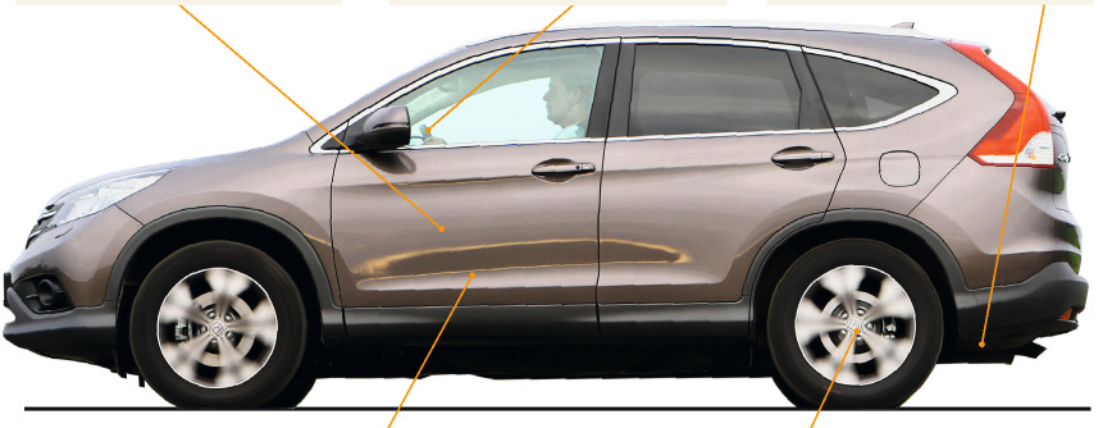
Des faiblesses sont assez fréquemment signalées sur les 2.2 i-DTEC. Elles se remarquent à des claquements dus à un défaut du volant moteur. Comptez 3 500 € pour faire remplacer l'ensemble.

Voyant moteur

Ne négligez pas le fait qu'il s'allume, même quelques fractions de seconde. A terme, cela peut causer l'immobilisation de l'auto. Dès les premiers signes, demandez une mise à jour en concession (170 €).

Filtre à particules

Il a tendance à s'encrasser très précocement (dès 30 000 km) sur les exemplaires effectuant régulièrement des trajets urbains. Si c'est votre cas, n'hésitez pas à faire procéder à un nettoyage forcé (de 250 à 300 €).



Peinture

C'est la seule faiblesse majeure de ce modèle (et de la plupart des Honda). Le vernis est très sensible aux microrayures. Le nettoyage par portique à rouleaux est à bannir.

Train arrière

Un bruit en provenance de la partie postérieure de l'auto annonce un roulement usé. Tablez sur environ 450 € pour le remplacer.

Les dates clés

2012. Mis en vente au Japon en décembre 2011, en Amérique du Nord et en Chine au printemps, le CR-V IV arrive en Europe en novembre. Sa gamme diesel se limite alors au seul 2.2 i-DTEC 150.

2013. L'offre se voit complétée d'un inédit 1.6 i-DTEC de 120 ch.

2015. L'année débute avec un restylage (calandre avec deux barrettes chromées contre trois auparavant, projecteurs à double optique…). Une version biturbo du 1.6, forte de 160 ch, remplace le 2.2.

2018. Fin de la commercialisation en mars.

Les principaux rappels

➤ **Airbag :** en janvier 2019, Honda a rappelé les CR-V produits jusqu'en 2015, afin de remplacer l'airbag passager. Fourni par Takata, il peut projeter des débris métalliques lors de son déploiement.

➤ **Calculateur moteur :** sur certains 1.6 i-DTEC, fabriqués à compter de février 2015, le système de dépollution peut ne pas fonctionner de façon optimale et conduire à une accumulation de soufre dans le catalyseur. Les véhicules concernés ont vu leur ECU reprogrammé en 2020 pour résoudre ce problème.

MOTEUR		DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Diesel	1.6 i-DTEC – 120 ch	2013-2018	6 l/100 km	▲ ● ▼	Son couple confortable et disponible à bas régime (300 Nm à 2 000 tr/min) lui assure une belle souplesse à faible allure. Et, au quotidien, son petit appétit est un atout majeur. Seule réserve, si vous envisagez de tracter, la cavalerie risque de peiner à déplacer l'ensemble.
Diesel	2.2 i-DTEC – 150 ch	2012-2015	6,8 l/100 km	▲ ● ▼	Moins cher et plus coupleux (350 Nm à 2 000 tr/min) que le 1.6 de 120 ch, ce quatre cylindres est un excellent choix en occasion. Mais mieux vaut opter pour la boîte automatique, afin de se prémunir des problèmes d'embrayage. Grâce aux quatre roues motrices imposées, le comportement routier s'avère impérial.
Diesel	1.6 i-DTEC – 160 ch	2015-2018	7,4 l/100 km	▲ ● ▼	Grâce à l'arrivée d'un second turbo, le 1.6 remporte ses galons de grand routier. Doux en toutes circonstances, mais suffisamment volontaire pour assurer des reprises sécurisantes, il gagne encore en moelleux si on opte pour un exemplaire équipé de la boîte automatique à 9 rapports.

▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant

Renault Mégane III ess. (2008-2016)

Afin de plaire au plus grand nombre, le troisième opus de la Mégane a multiplié les variantes. Une prolifération qui s'est faite au détriment de la mise au point, les versions essence n'étant pas exemptes de reproches.

➤ **Texte :** Pierre Audemar – **Photos :** Philippe Tissier/Pilou





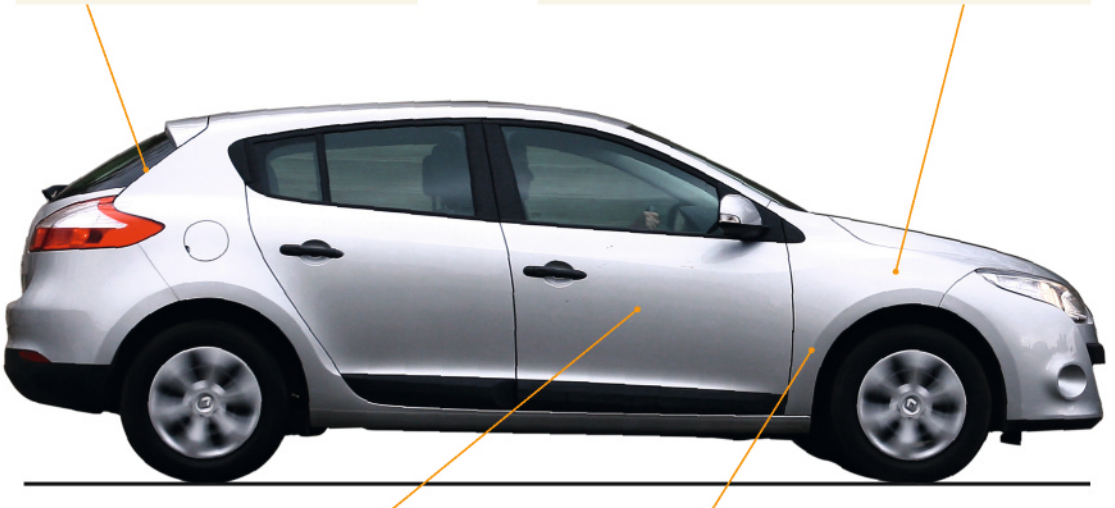


Infiltrations

L'étanchéité des joints de pare-brise ou de la lunette arrière, ou encore du troisième feu stop, peut être imparfaite. Guettez les traces d'humidité dans l'habitacle.

1.2 TCe

Dès 60 000 km, ce bloc consomme exagérément de l'huile, à cause d'un souci de segmentation. Les multiples rappels organisés par Renault ne résolvent pas ce problème et les casses moteur ont été nombreuses.



Boîte manuelle

Au fil du temps, les unités à 5 rapports peuvent devenir bruyantes, voire accrocher lors des changements de vitesse. Si c'est le cas, la transmission est à faire contrôler sans délai sans quoi elle risque de casser.

Volant moteur

Il se détériore rapidement, à compter de 60 000 km, sur les 2.0, quel que soit le niveau de puissance. Dans ce cas, il faut également remplacer l'embrayage. La facture totale s'établit alors aux environs de 2 000 €.

Les dates clés

2008. Présentée au Salon de Paris, la berline cinq portes est mise en vente en novembre. La gamme essence comporte le seul 1.6 16V 110.

2009. Le coupé trois portes et le 2.0 TCe 180 arrivent en janvier, suivis des 1.6 bioéthanol 110, 1.4 TCe 130 et des 2.0 (140 et 180 ch) en avril, du break Estate en juin et du 2.0 Turbo 250 R.S. en novembre.

2010. Commercialisation du coupé cabriolet en février et arrêt du 1.6 16V en mai.

2012. Retouches en mars, (feux de jour à leds) et arrivée des 1.2 TCe 115 et 2.0 TCe 220. La version R.S. passe de 250 à 265 ch.

2013. En mars, le 1.4 TCe cède sa place à un 1.2 de même puissance (130 ch) et le 1.6 E85 est stoppé. En novembre, le 2.0 TCe passe de 180 à 190 ch.

2014. Restylage en janvier, avec une face reprenant le nouveau design Renault (logo plus gros, barrettes chromées reliant les phares). Sortie de la R.S. Trophy dont le 2.0 développe 275 ch.

2015. Arrêt de la production en novembre. La Mégane III reste au tarif jusqu'en janvier 2016.

Les principaux rappels

➤ Plusieurs séries de Mégane III ont été rappelées pour divers problèmes. Mais ceux-ci se sont toujours limités à quelques centaines de véhicules : soudure de la pédale de frein en 2009, calculateur d'airbag en 2011 et 2012…

MOTEUR		DATE	CONSO MOYENNE	FIABILITÉ	NOTRE AVIS
Essence	1.2 TCe – 115 ch 1.2 TCe – 130 ch	2012-2016 2013-2016	7 l/100 km 7,6 l/100 km	▲ ● ▼	Si leur fiabilité n'était pas aussi désastreuse, ces deux blocs seraient fort recommandables. En effet, ils se révèlent aussi nerveux que sobres.
Essence	1.4 TCe – 130 ch	2009-2013	8,4 l/100 km	▲ ● ▼	Robuste et volontaire, ce moteur est assez difficile à trouver en occasion, car il s'est peu vendu en neuf. Souple, il avoue malheureusement un penchant assez prononcé pour le sans-plomb.
Essence	1.6 16V – 110 ch 1.6 E85 – 110 ch	2008-2010 2009-2013	8,8 l/100 km 8 l/100 km	▲ ● ▼	Ce n'est ni la souplesse, ni l'agrément délivré par ce bloc qui séduira. Ni même son appétit, élevé. En revanche, la version fonctionnant au bioéthanol-E85 s'avère des plus économiques à l'usage.
Essence	2.0 16V – 140 ch	2009-2016	7,4 l/100 km	▲ ● ▼	Conçu par Nissan, ce quatre cylindres affiche un bilan fiabilité très enviable. La boîte CVT à laquelle il est forcément associé favorise la douceur plutôt que la réactivité. L'ensemble est énergivore.
Essence	2.0 TCe – 180/190 ch 2.0 TCe – 220 ch	2009-2013/2012-2013 2012-2016	8,8–9 l/100 km 7,3 l/100 km *	▲ ● ▼	Couplés à un châssis aux réglages spécifiques, ces moteurs, hélas presque introuvables en occasion, jouent la carte du Grand Tourisme. Les consommations sont élevées.
Essence	2.0 Turbo R.S. – 250/265/275 ch (Trophy)	2009-2012/2012-2016/2014-2016	9,9–9,2–8,9 l/100 km	▲ ● ▼	Bien entretenues, ces sportives sont capables d'atteindre des kilométrages élevés. Fougueuses, voire brutales, surtout en version Trophy, elles s'avèrent être un régal à mener.

** Donnée constructeur.*

104 SUV décortiqués par nos experts

Qualité de fabrica

Notre grande enquête annuelle débute par les SUV. Comme toujours, nous avons passé au crible tous les modèles, évaluant chaque poste, scrutant chaque détail, à l'affût des points forts et des imperfections. Au final, un classement net et sans appel, loin des a priori et des idées toutes faites.

Malgré notre sévérité et la précision de nos examens, la tendance se confirme encore: de moins en moins de modèles se situent dans le rouge ! Aucun n'est à fuir pour une qualité de fabrication qui serait lamentable.

Cette édition 2026 a été marquée par la progression des modèles chinois: ils rehaussent leur niveau de finition intérieure avec, désormais, des qualités d'assemblage aux standards mondiaux. Autre tendance, déjà amorcée chez des marques premium comme Audi et DS: les



Première partie

tion




Texte : Jean-Rémy Macchia et Pierre-Louis Champeaux, avec nos experts, Philippe Delame et Antoine Jacquot

ingénieurs misent davantage sur le style — consoles suspendues, effets de présentation — que sur la qualité intrinsèque des matériaux.
Côté soubassements, quasiment tous les constructeurs apportent une protection correcte. Mais certains, dont Dacia, livrent des voitures neuves présentant déjà des corrosions de surface sur les trains roulants ! Enfin, une forte tendance générale sur les peintures : mieux vaut aujourd'hui éviter le moindre gravillon, tant les épaisseurs sont faibles : à peine plus d'un dixième de millimètre en moyenne. ■



NICOLAS SOLER

Notre méthode

TROIS POSTES EXAMINÉS

Chaque modèle est scruté avec minutie par nos deux experts et nos deux journalistes. Le but : identifier les points forts et traquer les moindres imperfections, avec l'appui d'outils de mesure pour certains postes. L'ensemble est noté en fonction de barèmes.

Carrosserie/châssis

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

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

Articulations des ouvrants. Nous évaluons la solidité des charnières de porte ainsi que des vérins ou de la béquille de maintien pour le capot moteur.

Finition extérieure

Peinture. Nous mesurons les épaisseurs et la régularité d'application avec un micromètre à résonance magnétique en plusieurs points, de chaque côté de la carrosserie. L'aspect de la surface est aussi inspecté, pour déceler toute anomalie d'application ou des écarts de teinte entre différents éléments.

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

Habitacle

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

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

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

NOTATION FINALE

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

Du beau travail

Pas mal, mais peut mieux faire

A revoir

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

Un grand merci au garage du Clos, concessionnaire Honda à Linas (91).

Les SUV citadins

Que de monde ! Mais toujours le même élu : l'Audi Q2

Du beau travail. Montée remarquée sur le podium du nouveau **Volkswagen T-Roc**. Excellent côté peinture, très bien placé pour la finition intérieure même si l'**Audi Q2** reste inégalé en la matière. Le **DS3** met aussi en avant quelques très beaux plastiques et une sellerie répondant à des standards de qualité supérieurs. Sur ces deux points, le **Peugeot 2008** n'a pas à se complexer : son habitacle présente vraiment bien. L'**Alfa Romeo Junior** obtient pour sa peinture les mêmes très bonnes notes que le Q2 et le T-Roc. A égalité aussi avec le **Jaecoo 5**.

Pas mal, mais peut mieux faire. L'intérieur du nouveau **Kia EV2** ne cherche pas assez à séduire avec ses plastiques assez basiques, même si les assemblages respirent le sérieux. Heureusement que le **Mini Aceman** peut compter sur sa peinture pour se rattraper : ses plastiques intérieurs, fins et sonnant creux comme sur toutes les Mini récentes, déçoivent franchement. Trois modèles Stellantis adoptent une finition intérieure un peu trop économique, à base de plastiques relativement ordinaires : **Citroën C3 Aircross**, **Jeep Avenger** et **Opel Frontera**. Et le **Kia Stonic** ne fait guère mieux. Le **Dacia Duster**, fidèle à son côté low cost, vise encore moins haut, même si la qualité de ses assemblages n'a rien à se reprocher.

A revoir. Toutes petites exigences chez le **Fiat 600** pour les plastiques intérieurs, qui affichent ouvertement leur aspect "cheap". Les **Suzuki S Cross** et **e-Vitara** réalisent un tir groupé en queue de classement, avec des matériaux d'habitacle qui sont toujours en deçà des standards de la catégorie. Seuls les **Hyundai Bayon** et **MG ZS** arrivent à faire pire sur ce point.

Le palmarès

1er Audi Q2 * — 14,9


ADRIEN CORTESI

Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	15,3
Habitacle	16

2e Volkswagen T-Roc — 14,2


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12,6
Finition extérieure	15,3
Habitacle	14,7

3e DS3 — 13,6


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	14
Habitacle	15,3

3e ex ae Peugeot 2008 — 13,6


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	14,3
Habitacle	14,3

3e ex ae Seat Arona — 13,6


DENIS MEUNIER

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

3e ex ae VW Taigo — 13,6


ARNAUD SAUNIER

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

7e Hyundai Kona — 13,5


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	13,4
Finition extérieure	13
Habitacle	14

8e Jaecoo 5 — 13,3


ARNAUD SAUNIER

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

8e ex ae Skoda Kamiq — 13,3


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,7
Finition extérieure	14
Habitacle	13,3

10e Alfa Romeo Junior — 13,2


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	14,7
Habitacle	13

10e ex ae Renault Captur — 13,2


DENIS MEUNIER

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	13,7
Habitacle	14

10e ex ae VW T-Cross — 13,2


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	13,3
Habitacle	14

13e Kia EV3 — 13


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	11,7
Finition extérieure	15
Habitacle	12,3

14e Mitsubishi ASX — 12,9


MITSUBISHI

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

15e Dacia Duster — 12,8


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	15
Habitacle	11

15e ex ae Kia EV2 — 12,8


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	13,3
Habitacle	12,7

15e ex ae Mazda MX-30 — 12,8


FLORIAN GROUT

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

15e ex ae Mini Aceman — 12,8


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	11,7
Finition extérieure	15,2
Habitacle	11,7

19e Honda HR-V — 12,7


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	12,8
Habitacle	13

19e ex ae Smart #1 — 12,7


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	12,7
Habitacle	14

** Production arretée, disponible uniquement sur stock.*


NICOLAS SOLER

Volkswagen T-Roc

Une deuxième place bien méritée sur le podium, pour cette seconde génération de T-Roc, dotée d'une finition intérieure soignée et qui a, par ailleurs, bien progressé en matière de peinture et de joints de portière.


NICOLAS SOLER

Jaecoo 5

Comme beaucoup d'autres modèles chinois, le Jaecoo 5 bénéficie d'une peinture d'excellente qualité. Mais ses joints de porte et ses plastiques intérieurs sont sensiblement moins réussis.

C'est courant sur les modèles coréens : ce Kia obtient des notes moyennes en tout, sans aucune faiblesse particulière, mais aussi sans aucun point fort qui ressorte nettement.


Kia EV2

NICOLAS SOLER

19e ex ae Volvo EX30 — 12,7


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	13,3
Habitacle	13

25e ex ae Kia Stonic — 12,3


ARNAUD SAUNIER

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

31e Fiat 600 — 11,9


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	10,9
Finition extérieure	12,7
Habitacle	12

34e ex ae Toyota Yaris Cross — 11,6


ARNAUD SAUNIER

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

22e Fiat Grande Panda — 12,6


ÉTIENNE ROVILLE

Carrosserie/châssis	11,5
Finition extérieure	14,3
Habitacle	12

25e ex ae Toyota C-HR — 12,3


NICOLAS SOLER

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

32e MG ZS — 11,8


FLORIAN GROUT

Carrosserie/châssis	10,9
Finition extérieure	14
Habitacle	10,3

36e Ford Puma — 11,5


ADRIEN CORTESI

Carrosserie/châssis	10
Finition extérieure	13,3
Habitacle	11,3

22e ex ae Nissan Juke — 12,6


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	10,5
Finition extérieure	14,7
Habitacle	12,7

28e Citroën C3 Aircross — 12,1


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	10,9
Finition extérieure	13
Habitacle	12,3

33e Suzuki Vitara — 11,7


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	11,3
Finition extérieure	13
Habitacle	10,7

37e Suzuki S Cross — 11,4


NICOLAS SOLER

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

22e ex ae Renault 4 E-Tech — 12,6


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	10,9
Finition extérieure	13,3
Habitacle	13,7

28e ex ae Opel Frontera — 12,1


FLORIAN GROUT

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

34e Hyundai Bayon — 11,6


HYUNDAI

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	12,7
Habitacle	10,3

38e Suzuki e-Vitara — 10,6


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	10,2
Finition extérieure	10,7
Habitacle	11

25e Jeep Avenger — 12,3


ÉTIENNE ROVILLE

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

30e Opel Mokka — 12


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	10,7
Habitacle	13,3

C'est raté

Le nouveau Suzuki e-Vitara ne place pas la barre très haut pour sa présentation intérieure. Et si les assemblages paraissent sérieux, les matériaux employés sont franchement bas de gamme.


NICOLAS SOLER

Les SUV compacts

Même trio gagnant avec un Renault aux dents longues…

Du beau travail. Toujours le **Range Rover Evoque** en tête, avec ses mêmes atouts, à commencer par une palette de matériaux très valorisante pour l'habitacle. A bord, le **BMW X1** réussit aussi bien. Le **Renault Austral** tutoie ces deux modèles, mettant en avant une qualité de réalisation élevée pour son habitacle et des joints de porte très soignés. Joints également exemplaires sur les **X1** et **Volvo XC40**. Le **Mercedes GLA** brille par la précision d'assemblage de son mobilier intérieur, qui pourtant cumule les matériaux différents. Quant à l'**Alfa Romeo Tonale**, ce sont les bonnes notes pour sa peinture et ses joints qui lui valent cette position dans le classement. Le **Volkswagen Tiguan** figure aussi parmi les bons élèves, mais de justesse. Et, surprise, sa finition intérieure a reculé par rapport à l'ancienne génération, et se situe un petit cran en dessous de celle du **Skoda Karoq**.

Pas mal, mais peut mieux faire. Le nouvel **Audi Q3** ne sort plus du lot : le standing de ses plastiques intérieurs n'est plus celui attendu de la part de la marque. Il termine à peine devant le **Renault Symbioz**, qui, lui, opte ouvertement pour des plastiques rigides mais se rattrape par une peinture et des joints vraiment très soignés. Le nouveau **Citroën C5 Aircross** ne place pas non plus la barre très haut pour ses plastiques intérieurs, mais il cherche à compenser par une sellerie très bien réalisée et une peinture de belle facture. En qualité d'habitacle, il se situe deux points derrière le **Peugeot 3008** ! Le **Mini Countryman**, jadis très léché en finition intérieure, a beaucoup régressé à ce chapitre. Le récent **Leapmotor B10** souffle le

Le palmarès

1e Range Rover Evoque — 15



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	14,3
Finition extérieure	14,7
Habitacle	16

2e BMW X1 — 14,9



ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	15,3
Habitacle	16

3e Renault Austral — 14,5



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	15
Habitacle	15

4e Volvo XC40 — 14,2



ARNAUD SAUNIER

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

5e Renault Scenic E-Tech — 14,1



YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	17
Habitacle	13,3

6e Mercedes GLA — 13,9



B.ASKET/VIRAGE AGENCY

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	14,3
Habitacle	15

7e Skoda Karoq — 13,8



YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	15
Habitacle	14

8e Alfa Romeo Tonale * — 13,7



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,7
Finition extérieure	14,7
Habitacle	13,7

9e VW Tiguan — 13,5



ARNAUD SAUNIER

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

10e Audi Q3 — 13,4



ARNAUD SAUNIER

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

10e ex ae Renault Symbioz — 13,4



FLORIAN GROUT

Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	13,7
Habitacle	14,3

10e ex ae Seat Ateca — 13,4



YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	15
Habitacle	13

13e Dacia Bigster — 13,3



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	14,7
Habitacle	12,3

14e Cupra Formentor — 13,2



NICOLAS SOLER

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

15e Citroën C5 Aircross — 13,1



NICOLAS SOLER

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

15e ex ae Mini Countryman — 13,1



NICOLAS SOLER

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

15e ex ae Peugeot 3008 — 13,1



NICOLAS SOLER

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

15e ex ae Skoda Elroq — 13,1



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	13,5
Habitacle	14

19e Honda ZR-V — 13



FLORIAN GROUT

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

19e ex ae Leapmotor B10 — 13



B. ASKET/ VIRAGE AGENCY

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	14,3
Habitacle	12,7

** Avant restylage.*

chaud et le froid : belle peinture, joints à peine moyens, plastiques inégaux, sellerie peu soignée. Autre chinois, le **Jaecoo 7** pèche par une peinture vraiment perfectible. Le **Kia Niro** restylé gagne deux points en finition intérieure mais régresse en peinture. Déception pour le **Toyota C-HR+** électrique : ses plastiques intérieurs sont bon marché. **A revoir.** C'est toujours le **Honda e:Ny1** qui ferme la marche dans cette catégorie, avec une palette de plastiques d'habitacle en deçà des standards de la catégorie : trop de matériaux rigides et sellerie quelconque.



Range Rover Evoque

NICOLAS SOLER

Avec une belle insolence, l'Evoque continue à surclasser la concurrence de la tête et des épaules. En particulier grâce à une finition intérieure qui fait appel à de très beaux matériaux. Sa qualité de construction globale est aussi à mettre à son crédit.



Audi Q3

NICOLAS SOLER

Les Audi ne sont plus ce qu'elles étaient ! A leur bord, on ne retrouve plus la même qualité de plastiques et de garnissages. Ce nouveau Q3 rentre juste dans le rang.



Citroën C5 Aircross

NICOLAS SOLER

Comme beaucoup de Citroën/DS récentes, le C5 Aircross soigne sa mise extérieurement mais se contente d'une présentation intérieure moins peaufinée, avec des plastiques souvent rigides.

19e ex ae — Mazda CX-30 — 13



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,1
Finition extérieure	13
Habitacle	14

24e ex ae — Ford Kuga — 12,8



FORD

Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	13
Habitacle	13

27e ex ae — Kia Niro — 12,6



ARNAUD SAUNIER

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

31e — Nissan Qashqai — 12,4



ADRIEN CORTESI

Carrosserie/châssis	11,6
Finition extérieure	12,3
Habitacle	13,3

19e ex ae — MG S5 — 13



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	11,2
Finition extérieure	14,5
Habitacle	13,3

26e — Jaecoo 7 — 12,7



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	12,3
Habitacle	13,3

27e ex ae — Lexus UX — 12,6



LEXUS

Carrosserie/châssis	11
Finition extérieure	14
Habitacle	12,7

32e — Hyundai Tucson — 12,3



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	11,4
Finition extérieure	12,3
Habitacle	13,3

23e — Kia Sportage — 12,9



ARNAUD SAUNIER

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

27e — Cupra Terramar — 12,6



FLORIAN GROUT

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	13,7
Habitacle	12,3

30e — Toyota C-HR+ — 12,5



ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	13,3
Habitacle	11,7

33e — Honda e:Ny1 — 12,2



HONDA

Carrosserie/châssis	10,9
Finition extérieure	14,3
Habitacle	11,3

24e — Ford Explorer — 12,8



ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	11,8
Finition extérieure	13,7
Habitacle	13

C'est parfait

Sur le Dacia Bigster, plutôt typé low cost, c'est vraiment surprenant de trouver des joints de portière aussi soignés !



NICOLAS SOLER

C'est raté

Sur ce Toyota C-HR+, le gros joint qui est à la base des portières se voit à l'ouverture. Il est gondolé, ses points d'ancrage sont visibles.



NICOLAS SOLER

Les SUV familiaux

Un trio de tête surprenant, qui fait dans l'international !

Du beau travail. Le suédois **Volvo XC60** caracole toujours en tête, fort de sa peinture splendide, de ses joints exemplaires et de son habitacle traité avec grand soin. Sur ce dernier point, il est légèrement devancé par l'allemand **Mercedes GLC**, dont les assemblages intérieurs impressionnent par leur précision. Le **Renault Espace** français s'arroge la troisième marche du podium, avec un niveau de qualité homogène sur tous les postes. Il est talonné par le nouvel **Alpine A390**, encore plus soigné côté habitacle avec des matériaux valorisants (plastiques et surtout sellerie). Le **Tesla Model Y** a bien amélioré son standing intérieur depuis le restylage de l'an passé.

Pas mal, mais peut mieux faire. Le nouveau **DS N°7** brille moins par ses plastiques intérieurs que son prédécesseur, mais sa peinture a sensiblement progressé. Tout l'inverse du **BMW iX3**, qui déçoit un peu côté peinture mais met en avant une belle palette de matériaux à son bord. Sans être non plus exceptionnel sur ce point : en finition intérieure, il fait jeu égal avec les **Honda CR-V** et **Skoda Kodiaq**. Le tout récent **MG S6** le devance même d'un chouia à ce chapitre, mais pèche par une peinture et des joints sans atout particulier. Exactement le même constat que sur un autre chinois : le **XPeng G6**. Le **Volkswagen ID.4** reste un peu en retrait côté matériaux d'habitacle ; mais VW est en train de remédier aux faiblesses de finition intérieure sur toute sa gamme électrique. Au classement, l'**Audi Q5** sorti l'an dernier se retrouve à égalité avec les **Kia Sorento**, **Leapmotor C10** et **Mitsubishi Outlander**. Dans cette seconde partie du classement, il souffre d'un

Le palmarès

1e Volvo XC60 — 15,4


VOLVO

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

2e Mercedes GLC — 15


NICOLAS SOLER

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

3e Renault Espace — 14,4


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	15
Habitacle	15

4e Alpine A390 — 14,3


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12,6
Finition extérieure	14,7
Habitacle	15,7

5e Tesla Model Y — 14,2


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,6
Finition extérieure	14,7
Habitacle	15,3

6e DS N°7 — 13,9


GREG/DS AUTOMOBILES

Carrosserie/châssis	12,8
Finition extérieure	15
Habitacle	14

6e ex ae Lexus NX — 13,9


LEXUS

Carrosserie/châssis	13
Finition extérieure	13,7
Habitacle	15

8e Opel Grandland — 13,8


ADRIEN CORTESI

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	15,3
Habitacle	14

9e BMW iX3 — 13,7


NICOLAS SOLER

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

9e ex ae Skoda Kodiaq — 13,7


YANN LEFEBVRE

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

11e Honda CR-V — 13,6


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	13,5
Finition extérieure	13
Habitacle	14,3

11e ex ae VW ID.4 — 13,6


NICOLAS SOLER

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

13e Hyundai Santa Fe — 13,5


ERIC MONTGOBERT

Carrosserie/châssis	13,1
Finition extérieure	12,7
Habitacle	14,7

13e ex ae MG EHS — 13,5


ARNAUD SAUNIER

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

13e ex ae MG S6 — 13,5


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,8
Finition extérieure	13
Habitacle	14,7

13e ex ae Peugeot 5008 — 13,5


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	11,9
Finition extérieure	14
Habitacle	14,7

17e Mazda CX-60 — 13,4


YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	13,2
Finition extérieure	12,3
Habitacle	14,7

17e ex ae Nissan Ariya — 13,4


ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	12,3
Finition extérieure	14,3
Habitacle	13,7

17e ex ae XPeng G6 — 13,4


NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	13
Habitacle	14,7

20e Audi Q5 — 13,3


NICOLAS SOLER

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

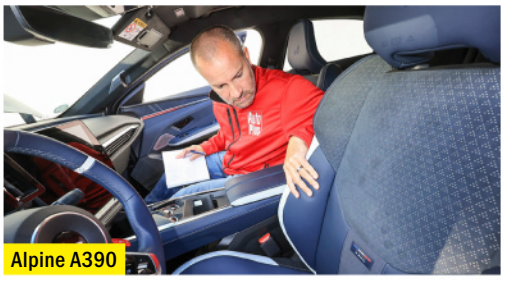
habitacle se classant au-dessous de la note moyenne de la catégorie.

A revoir. Le nouveau **BYD Sealion 5** n'a pas hissé ses exigences très haut côté tôlerie, peinture et joints. En présentation intérieure, il ressort comme correct, sans plus… Surprise, le **Toyota RAV4** de dernière génération ferme le classement ! Il est pénalisé par sa peinture, ses joints et son habitacle, trop à l'économie à ce niveau de gamme. Seul le **Ford Mustang Mach-E** réussit à faire moins bien pour ses plastiques intérieurs encore plus cheap.



Volvo XC60 — VOLVO

Avec une belle constance, ce SUV apparu il y a neuf ans maintient sa place de premier, qu'il a chipée au précédent tenant du titre : l'ancien Audi Q5. Le suédois met en avant une qualité de construction irréprochable, doublée d'un habitacle opulent, d'une peinture très réussie et de joints exemplaires.



Alpine A390 — NICOLAS SOLER

Il arrive au pied du podium, en quatrième position. Ses points forts : sa sellerie et ses joints. Ses plastiques sont dans l'ensemble également d'un bon standing, et les assemblages à bord sans faiblesse.



DS N°7 — NICOLAS SOLER

Si ce nouveau venu avait le même standing intérieur que celui qu'il remplace, il serait sur le podium ! Il offre, en revanche, une tôlerie, une peinture et des joints réussis. Et une belle qualité de fabrication.

20e ex aequo Kia Sorento — 13,3



KIA

Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	14,5
Habitacle	13,3

24e Land Rover Discov. Sport — 13,2



LAND ROVER

Carrosserie/châssis	12,5
Finition extérieure	13
Habitacle	14

27e BYD Sealion 5 — 12,9



FLORIAN GROUT

Carrosserie/châssis	12,6
Finition extérieure	12,7
Habitacle	13,3

29e ex aequo Mazda CX-5 — 12,8



MAZDA

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

20e ex aequo Leapmotor C10 — 13,3



NICOLAS SOLER

Carrosserie/châssis	12
Finition extérieure	14,2
Habitacle	13,7

25e Alfa Romeo Stelvio — 13



ARNAUD SAUNIER

Carrosserie/châssis	11,1
Finition extérieure	14,3
Habitacle	13,7

27e ex aequo VW Tayron — 12,9



VOLKSWAGEN

Carrosserie/châssis	12,6
Finition extérieure	14
Habitacle	12

31e Ford Mustang Mach-E — 12,7



YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	12,4
Finition extérieure	14,7
Habitacle	11

20e ex aequo Mitsubishi Outlander — 13,3



FLORIAN GROUT

Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	14,7
Habitacle	13

25e ex aequo Skoda Enyaq — 13



YANN LEFEBVRE

Carrosserie/châssis	10,4
Finition extérieure	14,3
Habitacle	14,3

29e Hyundai Ioniq 5 — 12,8



HYUNDAI

Carrosserie/châssis	12,2
Finition extérieure	11,7
Habitacle	14,7

32e Toyota RAV4 — 12,3



NICOLAS SOLER

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

C'est parfait

Le Mercedes GLC thermique apparu il y a cinq ans continue à briller par l'excellence de sa finition intérieure. Impeccable !



NICOLAS SOLER

C'est raté

Une faute de goût sur le BYD Sealion 5 : les vis de fixation des rails de siège avant sont visibles, et ce d'autant plus qu'un trait de peinture rouge les traverse.



NICOLER SOLER

Ne manquez pas la suite de notre enquête qualité dans le prochain numéro d'*Auto Plus* (n°1990, en kiosque le vendredi 23 octobre), avec les citadines, berlines compactes et familiales passées au crible.

Visibilité réduite, jours qui raccourcissent, phares qui éblouissent…

En automne, ne conduisez pas à l'aveugle

Près de la moitié des piétons tués ou gravement blessés sur la route le sont entre octobre et février, lorsque la luminosité décroît. Plusieurs facteurs liés à la vision et à l'environnement peuvent expliquer ces drames. Mais des solutions existent pour limiter les risques.





➤ **Texte :** Alexandre Hauguel
Illustration : Christophe Igounet

Nous ne sommes pas tous égaux face à la baisse de la luminosité automnale. Nos yeux peuvent ainsi être plus ou moins réceptifs dans l'obscurité et plus ou moins éblouis par la lumière des feux de circulation. Si certaines maladies oculaires sévères rendent la conduite de nuit impossible, il existe des solutions pour compenser d'autres pathologies ophtalmologiques bien plus courantes. Celles-ci peuvent en effet devenir rapidement handicapantes, en particulier lorsque les jours raccourcissent et que les conditions météorologiques se dégradent. Face à ce problème qui concerne de nombreux automobilistes, voici quelques éléments de réponse.

Votre vue est en berne la nuit ? Plusieurs raisons possibles

A la différence du chat, qui a la capacité de voir dans des conditions de très faible luminosité (on dit qu'il est nyctalope), nous devons, pour nous déplacer en sécurité, compter sur nos phares et l'éclairage artificiel dès que le soleil se couche. L'héméralopie, également appelée cécité nocturne, désigne une difficulté à voir lorsque l'éclairage est faible. Les formes les plus graves sont dues à une insensibilité rétinienne en basse luminosité. Elles peuvent être d'origine génétique (comme la rétinite pigmentaire, une maladie rétinienne dégénérative), ou acquises.

Mais d'autres phénomènes peuvent altérer progressivement la vision nocturne. L'opacification du cristallin, par exemple, réduit la quantité de lumière qui atteint la rétine, diminuant ainsi la perception des détails de l'environnement dans la pénombre. C'est le cas de la cataracte, une pathologie fréquente (et opérable). Le glaucome ou une forte myopie peuvent également dégrader la qualité de la vision nocturne, en déformant le faisceau lumineux qui traverse notre œil.

Le vieillissement ne joue pas non plus en notre faveur. Avec le temps, le cristallin jaunit, la pupille devient moins réactive et éprouve plus de difficultés à s'adapter aux variations de luminosité. Les bâtonnets, ces cellules rétiniennes particulièrement utiles à la vision nocturne, perdent progressivement leur efficacité. Résultat, l'adaptation de notre œil à l'obscurité devient de moins en moins performante. On est plus facilement ébloui et on a davantage de mal à distinguer les formes, en particulier lorsqu'il pleut.

ÉVALUATION DES DÉGÂTS



ADOBE STOCK

Contre-expertise : un droit renforcé

Avec la loi de simplification de la vie économique du 26 mai 2026, le code des assurances renforce l'information des assurés après un sinistre. Le nouvel article L.113-5-1 impose désormais à l'assureur d'informer son client de son droit de faire réaliser une contre-expertise par le professionnel de son choix *. Une possibilité qui existait déjà, mais que certains assurés pouvaient ignorer. Rappelons que cette démarche peut être utile en cas de contestation de l'évaluation ou de l'imputation des dommages, ou encore de la valeur retenue pour le véhicule. Attention, toutefois, cette contre-expertise reste à votre charge.

Certaines garanties de protection juridique ou clauses du contrat peuvent néanmoins prévoir la prise en charge de tout ou partie de ces honoraires. L'expert choisi pourra confronter ses constatations et son évaluation à celles réalisées pour le compte de l'assureur. Si aucun accord n'est trouvé, un arbitrage, voire une expertise judiciaire, pourront, en dernier recours, être envisagés.

Antoine Jacquot

** Infos sur Securite-routiere.gouv.fr, puis "liste nationale des experts en automobile".*

Les plus jeunes ne sont pas épargnés pour autant. Ils peuvent, eux aussi, ressentir une gêne visuelle à la nuit tombée. La myopie nocturne concerne ainsi près d'un tiers des moins de 25 ans. Cette myopie s'accentue lorsque la luminosité diminue, rendant la vision de loin plus floue la nuit. Paradoxalement, le vieillissement oculaire peut atténuer ce phénomène.
Enfin, un astigmatisme léger, dont la correction peut parfois sembler facultative en journée, est susceptible d'amplifier la sensibilité à l'éblouissement.
A savoir : un conducteur présentant une héméralopie légère ou une myopie nocturne va finir par ressentir une fatigue oculaire et des maux de tête. Il peut également percevoir des halos lumineux éblouissants autour des phares des véhicules circulants. La diminution des contrastes, enfin, sera responsable d'un manque de netteté globale dans son champ visuel.

Phares à leds : un facteur aggravant

Les phares à leds équipent désormais la majorité des voitures. S'ils offrent aux conducteurs des avantages en matière d'éclairage, leur lumière plus blanche et plus intense leur confère un pouvoir d'éblouissement plus important que les anciens phares à ampoules. Et le phénomène peut encore s'intensifier lorsque les véhicules sont hauts, tels les SUV, leurs projecteurs dirigeant alors directement vers nos rétines leurs rayons blancs.
A savoir : nous partageons la route avec d'autres usagers. Il est donc indispensable de veiller au bon réglage de nos feux. Et attention avec un kit leds installé sur une voiture initialement équipée d'ampoules traditionnelles : il doit être compatible avec le véhicule et homologué.

Les verres jaunes : une solution ?

Ils sont parfois conseillés pour améliorer la vision par faible luminosité. Leur efficacité préventive reste à démontrer, mais le renforcement des contrastes rend plus confortable la conduite nocturne, aux dires de ceux qui les ont adoptés. Ce filtre jaune atténue en effet la lumière bleue, qui crée un effet de flou la nuit. Cependant, cela reste un filtre : comme il diminue l'intensité lumineuse globale, il faudra s'en méfier par nuit noire ou sur une route mal éclairée.
A savoir : certains fabricants de verres proposent d'autres technologies d'optimisation de la vision nocturne. Elles reposent principalement sur la réduction des reflets sur les verres, qui sont source d'aberrations chromatiques éblouissantes et gênantes lorsque notre regard croise des phares. Ces traitements antireflet permettent aussi d'augmenter le contraste de nuit en facilitant la mise au point de l'œil.

Des mesures préventives

Pour limiter les problèmes de vision par faible luminosité, il convient de prendre des mesures préventives. Le port d'une correction visuelle adaptée reste bien sûr la priorité. Or, selon l'Association nationale pour l'amélioration de la vue (AsnaV), 42 % des conducteurs ayant un problème de vue ne porteraient pas leurs lunettes au volant. C'est regrettable, car la myopie nocturne, par exemple, est nettement améliorée par des verres correcteurs.
Par ailleurs, le port de lunettes de soleil en journée, notamment en été, contribue à protéger les yeux du vieillissement lié aux UV. Il est également fortement recommandé de limiter le temps passé sur les écrans. Ceux-ci fatiguent nos muscles oculaires, et leur lumière bleue altère les pigments rétiniens, diminuant notre sensibilité à la lumière.
Dans tous les cas, le moindre doute sur votre vision, notamment nocturne, doit vous amener à consulter un ophtalmologue. Celui-ci saura poser un diagnostic précis et cherchera la meilleure solution à votre problème. N'hésitez pas à lui faire part du caractère vespéral de vos troubles, car ceux-ci peuvent nécessiter des examens spécifiques.
A savoir : une carence en vitamine A peut exister dans le cadre de régimes restrictifs ou de situations anorexigènes. Sa correction améliorera la vision de nuit. Les antioxydants comme le bêta-carotène (que l'on trouve notamment dans les carottes) ont eux aussi un effet dopant pour nos cellules rétiniennes. ■


SHUTTERSTOCK

Pensez à faire contrôler votre vue, en particulier en cette période où les jours raccourcissent et où le brouillard a vite fait de tomber. C'est plus sûr.

Journées de la vision : c'est maintenant

Selon les derniers chiffres de la Sécurité routière, 42 % des tués sur les routes le sont de nuit. Mieux vaut donc prévenir…
Voici deux événements à ne pas louper cet automne :

➤ **Du 8 au 31 octobre, les Journées de la Vision de l'AsnaV** (Association nationale pour l'amélioration de la vue). Durant cette campagne de sensibilisation aux troubles visuels, des opticiens et des orthoptistes proposent des tests de vue gratuits et sans rendez-vous *. En effet, de nombreux adultes et enfants présentent une vue défaillante non diagnostiquée ou mal prise en charge en raison d'un manque d'accès aux soins.

➤ **Du 15 octobre au 30 novembre, les semaines "Lumière & Vision" de l'association Prévention Routière.** Cet événement a pour objectif de nous éduquer à l'importance de bien voir (notamment grâce aux éclairages adaptés), mais aussi d'être bien vu (en rappelant les dangers des angles morts, l'utilité des vêtements réfléchissants, etc.), à travers diverses manifestations nationales ludiques et événements sportifs **.

** Liste sur Cmavue.org/opticien-partenaire*
*** Liste des événements régionaux sur Preventionroutiere.asso.fr/campagne/lumiere-et-vision*

COPROPRIÉTÉ


GTA DOORS & GARAGE DOORS

Qui doit payer les dommages du portail du parking ?

L'affaire que vient de relater la Médiation de l'assurance * ne manque pas de piquant. Elle concerne un locataire ayant heurté le portail automatique du parking de son immeuble avec sa voiture. Son assureur accepte d'indemniser les dégâts du véhicule, mais refuse de prendre en charge ceux causés au portail, invoquant l'article R.211-8 4°, du code des assurances, qui permet d'exclure de la garantie responsabilité civile auto les dommages causés aux biens *"loués ou confiés au conducteur"*. Or, selon la Médiation, le portail collectif n'entre dans aucune de ces deux catégories. Le simple fait que le locataire dispose d'un bip pour ouvrir le portail ne signifie pas que celui-ci lui a été "confié". Il peut certes en faire usage, mais il n'en assure ni l'entretien ni le contrôle et ne décide pas de son fonctionnement. En d'autres termes, il n'en a pas juridiquement la garde, qui reste au syndicat des copropriétaires. L'exclusion ne s'applique donc pas. Dès lors, l'assureur auto doit indemniser les dommages causés au portail au titre de la responsabilité civile.

Pascale Gétin

** Voir le rapport d'activité 2025 paru en septembre 2026 sur Mediation-assurance.org*



Citroën Berlingo (2019)

1 955 € pour changer le volant moteur à 47 500 km



Avec son Berlingo scrupuleusement entretenu dans le réseau Citroën, Pascal Sutter était sûr d'être couvert en cas de problème. Son expérience actuelle lui démontre le contraire.

➤ **Texte :** Pierre Audemar – **Photo :** Gregory Tachet/Andia

Lecteur très attentif d'*Auto Plus*, Pascal Sutter, de Sundhoffen (68), sait, lorsqu'il décide d'acheter un Citroën Berlingo 1.2 PureTech 110, qu'il doit prendre toutes les précautions pour éviter de futurs soucis mécaniques et frais de réparation. Aussi, s'il choisit cet exemplaire de 2019, acquis alors qu'il avait 23 000 km, c'est parce que ce dernier lui est livré avec un carnet d'entretien prouvant que chaque intervention a été réalisée selon le plan de maintenance du constructeur. De surcroît, chacune d'entre elles a été effectuée dans le réseau.

Malheureusement, depuis quelques mois, Pascal constate à ses dépens que sa prudence, à l'achat de son Berlingo et par la suite, ne suffit pas à le mettre à l'abri des ennuis. Tout débute en mars dernier : un bruit suspect se fait entendre au démarrage et lors des phases de ralenti. Aussitôt, Pascal se rend chez son concessionnaire. Bien que son véhicule n'ait que 47 500 km, le diagnostic indique qu'il faut remplacer le volant moteur et l'embrayage. Surpris, Pascal met alors en avant les antécédents irréprochables de son ludospace dans le but d'obtenir la prise en charge du devis de 2 793 €.

Une petite concession, non sans mal…

Après avoir bataillé, il finit par recevoir une réponse du service relations clientèle de la marque. Il obtient ainsi un petit geste, à hauteur de 838 €, ce qui représente 30 % du montant de la réparation. Outre le fait que cette somme lui semble insuffisante, Pascal regrette que Citroën lui propose non pas un remboursement, mais un bon d'achat qu'il doit utiliser sous deux ans dans le réseau. Devant le manque de considération du constructeur, notre lecteur décide alors de confier son dossier à nos experts. ■

Notre stratégie : objectif 76 % de prise en charge

Pascal a raison de ne pas se satisfaire de l'offre de Citroën. En effet, le barème de nos experts indique qu'il ne doit rester au final que 670 € à sa charge : l'embrayage de son Berlingo est censé avoir une durée de vie de 150 000 km et le volant moteur, de 200 000 km. Par conséquent, même en tenant compte des 7 ans de son ludospace, Citroën doit payer 60 % du remplacement du premier (soit 348 € sur 580 € facturés) et 80 % de celui du second (ce qui correspond à un geste de 1 770 € sur les 2 118 € réglés).

AFFAIRE RÉGLÉE

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

BMW a payé 104 % du moteur électrique

Dans notre n° 1966, Etienne Roux se plaignait de BMW. Devant faire changer le moteur électrique de son X1 xDrive25e de 2023 et 47 800 km, il reprochait à la marque de ne payer que 80 % du devis de 5 709 €. Depuis l'intervention de nos experts, il a reçu en plus un remboursement de 1 393 €. Bravo !

Les autres dossiers

Peugeot 3008 (2018)

Boîtier grillé

Mon 3008 1.2 PureTech 130 (60 500 km) a connu plusieurs problèmes électriques. Il faut désormais changer le boîtier de gestion électronique (601 €), et Peugeot refuse de payer la note. Est-ce légitime ?
Thierry Perrod, 39500 Tavaux

NOTRE STRATÉGIE : la réponse de la marque n'est pas acceptable. Même si votre 3008 a plus de 8 ans, il a toujours été parfaitement entretenu et ce boîtier électronique est censé durer, a minima, 250 000 km. Aussi, vous êtes en droit d'exiger du constructeur que 70 % de la facture soient pris en charge.

Renault Zoe (2023)

Coûteux bruit

J'ai confié ma Zoe R135 (85 900 km) à mon concessionnaire car elle faisait un bruit qui me semblait anormal. Verdict : le moteur est à remplacer ! Sur le devis exorbitant de 6 512 €, Renault m'accorde seulement 65 % de participation. Normal ?
Clotilde Sevestre, 34400 Vérargues

NOTRE STRATÉGIE : malheureusement bien connue sur la Zoe, cette panne de moteur doit être entièrement assumée par Renault tant que l'auto concernée n'a pas dépassé le seuil des 5 ans et/ou des 100 000 km, ce qui est le cas de la vôtre. Ne lâchez rien !

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

Prix des voitures neuves

MIS À JOUR CHAQUE SEMAINE

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

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

Les prix catalogue : tarifs officiels des constructeurs.

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

Les bonus :

➤ **La prime "coup de pouce".** Sont concernées les électriques facturées 47 000 € maxi (hors options et après remise), pesant moins de 2 400 kg et obtenant un écoscore minimal (soit, quasi exclusivement, des modèles produits en Europe). Son montant indicatif varie de 3 500 à 6 100 € environ selon les constructeurs, et en fonction du revenu fiscal de référence et du nombre de parts du foyer. Depuis le 1er septembre, 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	10 %	- 3 600	Elec
Elettrica 51 kWh/280 ch	46 900	14 %	- 3 600	Elec
Tonale (nouveau)				
1.5 Ibrida/175 ch	43 100	10 %	+ 1 818	E
1.3 Ibrida Plug-In Q4/270 ch	54 300	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	39 500	4 %	- 4 830	Elec
52 kWh/220 ch	42 700	6 %	- 4 830	Elec
A390				
GT 89 kWh/400 ch	67 500	0 %	- 380	Elec
GTS 89 kWh/470 ch	78 000	3 %	- 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
AUDI				
A2 e-tron (nouvelle)				
52 kWh/170 ch	38 600	nc	nc	Elec
61 kWh/190 ch	42 900	nc	nc	Elec
84 kWh/231 ch	46 900	nc	nc	Elec
84 kWh/326 ch	52 000	nc	nc	Elec
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	12 %	+ 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	- 3 535	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	1 %	- 3 535	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	59 990	nc	- 385	Elec
Q4 Sportback e-tron (nouveau)				
63 kWh/204 ch	45 990	nc	- 3 535	Elec
performance 82 kWh/286 ch	46 990	nc	- 3 535	Elec
quattro perf. 82 kWh/340 ch	61 990	nc	- 385	Elec
A5				
2.0 TFSI/150 ch	48 350	6 %	+ 7 076	E
2.0 TFSI/204 ch	53 150	12 %	+ 7 076	E
S5/367 ch	85 800	2 %	+ 28 644	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	63 450	8 %	+ 6 625	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	75 550	1 %	+ 7 250	PHEV
RS 5/639 ch	118 000	0 %	+ 14 900	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	55 950	4 %	+ 5 800	D
A5 Avant				
2.0 TFSI/150 ch	49 850	4 %	+ 8 093	E
2.0 TFSI/204 ch	54 650	9 %	+ 8 380	E
S5/367 ch	87 300	1 %	+ 35 502	E
2.0 e-hybrid quattro/299 ch	64 950	8 %	+ 7 000	PHEV
2.0 e-hybrid quattro/367 ch	77 050	6 %	+ 7 625	PHEV
RS 5/639 ch	119 500	0 %	+ 15 350	PHEV
2.0 TDI Hybride/204 ch	57 450	4 %	+ 6 400	D
Q5				
2.0 TFSI Hybride/204 ch	60 800	7 %	+ 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	4 %	+ 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	14 %	- 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	9 %	+ 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	36 850	9 %	+ 1 504	E
120/170 ch	40 850	16 %	+ 330	E
123 xDrive/218 ch	46 850	11 %	+ 2 436	E
M135 xDrive/300 ch	59 150	10 %	+ 29 663	E
120d/163 ch	43 450	13 %	+ 850	D
X1				
sDrive20i/170 ch	48 050	7 %	+ 2 068	E
M35i xDrive/300 ch	65 300	0 %	+ 35 535	E
xDrive25e/245 ch	57 150	6 %	+ 2 450	PHEV
xDrive30e/326 ch	60 150	4 %	+ 2 525	PHEV
sDrive20d/163 ch	50 850	6 %	+ 2 090	D
xdrive23d/211 ch	55 100	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	50 050	7 %	+ 2 268	E
M35i xDrive/300 ch	67 300	nc	+ 33 674	E
sDrive20d/163 ch	52 850	7 %	+ 2 410	D
iX2				
eDrive20 64,8 kWh/204 ch	46 990	9 %	- 3 380	Elec
xDrive30 64,8 kWh/313 ch	59 300	6 %	- 345	Elec
Série 2 Active Tourer				
220i/170 ch	42 300	10 %	+ 1 768	E
225e xDrive/245 ch	51 800	9 %	+ 2 000	PHEV
220d/170 ch	44 900	10 %	+ 1 800	D
Série 2 Coupé				
220i/184 ch	53 150	4 %	+ 3 769	E
230i/245 ch	56 750	4 %	+ 5 279	E
M240i xDrive/392 ch	69 150	0 %	+ 19 836	E
M2/480 ch	87 800	nc	+ 80 000	E
220d/190 ch	56 050	4 %	+ 2 368	D
Série 2 Gran Coupé				
216/122 ch	40 350	12 %	+ 1 276	E
220/170 ch	44 350	1 %	+ 530	E
223 xDrive/218 ch	50 350	5 %	+ 2 572	E
M235 xDrive/300 ch	62 650	nc	+ 23 880	E
220d/163 ch	46 950	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	52 450	14 %	+ 5 943	E
320i xDrive/184 ch	54 450	10 %	+ 5 955	E
M340i xDrive/392 ch	76 300	nc	+ 18 425	E
M3 Competition/530 ch	125 300	nc	+ 80 000	E
330e/292 ch	65 150	19 %	+ 1 250	PHEV
318d/150 ch	54 450	10 %	+ 2 686	D
320d xDrive/190 ch	59 950	10 %	+ 4 370	D
M340d xDrive/340 ch	76 300	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	72 950	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	8 %	+ 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	7 %	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	12 %	+ 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
Sealion 7				
82,5 kWh*/313 ch	46 990	8 %	- 300	Elec

** Capacité brute.*

Prix des voitures neuves

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
BYD (suite)				
AWD 82,5 kWh */530 ch	51 990	8 %	- 300	Elec
AWD 91,3 kWh */530 ch	56 490	8 %	- 300	Elec
Tang				
AWD 108,8 kWh */517 ch	72 000	3 %	- 300	Elec
CADILLAC				
Optiq 75 kWh */304 ch	69 500	nc	0	Elec
Lyriq 102 kWh */528 ch	85 000	nc	0	Elec
Lyriq V 91 kWh */615 ch	110 184	nc	0	Elec
Vistiq 91 kWh */646 ch	100 540	nc	0	Elec
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	4 %	+ 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	8 %	- 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	11 %	+ 310	FHEV
Electrique 42 kWh/113 ch	26 090	3 %	- 3 600	Elec
Electrique 51 kWh/113 ch	29 950	6 %	- 3 600	Elec
C4				
1.2 Hybride/110 ch	30 300	10 %	+ 50	FHEV
1.2 Hybride/145 ch	32 750	19 %	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	17 %	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	+ 2 544	E
1.5 Diesel/100 ch	26 750	nc	+ 1 901	D
1.5 Diesel/130 ch	29 650	9 %	+ 2 726	D
54 kWh/136 ch	37 050	nc	- 3 600	Elec
CUPRA				
Raval (nouvelle)				
Plus 37 kWh/136 ch	30 150	nc	- 3 535	Elec
Endurance 52 kWh/211 ch	36 100	0 %	- 3 535	Elec
VZ 52 kWh/226 ch	42 000	0 %	- 3 535	Elec
Leon				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 110	11 %	+ 330	E
2.0 TSI/300 ch	47 750	8 %	+ 26 302	E
2.0 TSI/325 ch	49 895	8 %	+ 24 291	E
1.5 eHybrid/204 ch	48 300	12 %	0	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	52 280	12 %	+ 80	PHEV
2.0 TDI/150 ch	43 770	8 %	+ 740	D
Leon Sportstourer				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	43 270	8 %	+ 400	E
1.5 eHybrid/204 ch	50 460	11 %	+ 200	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	54 470	10 %	+ 560	PHEV
2.0 TDI/150 ch	45 930	8 %	+ 1 058	D
Born (nouvelle)				
Plus 58 kWh/190 ch	40 070	9 %	- 3 535	Elec
Endurance 79 kWh/230 ch	46 070	7 %	- 3 535	Elec
VZ 79 kWh/325 ch	49 670	9 %	- 3 535	Elec
Terramar				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	47 590	11 %	+ 3 009	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 960	13 %	+ 1 980	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	59 160	11 %	+ 2 019	PHEV
Formentor				
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	44 325	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	17 %	+ 420	PHEV
2.0 TDI/150 ch	46 810	10 %	+ 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 (nouvelle)				
27,5 kWh/80 ch	17 900	nc	- 3 620	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	1 %	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	5 %	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	6 %	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

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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	18 %	+ 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	13 %	- 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	5 %	+ 240	E
21,3 kWh/95 ch	28 900	16 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	32 400	16 %	- 3 600	Elec
Abarth 37,3 kWh/155 ch	36 900	8 %	- 3 600	Elec
500 3+1				
1.0 Hybrid/65 ch	20 900	nc	nc	E
21,3 kWh/95 ch	30 400	13 %	- 3 600	Elec
37,3 kWh/118 ch	33 900	13 %	- 3 600	Elec
500 Cabrio				
1.0 Hybrid/65 ch	22 400	4 %	+ 310	E
21,3 kWh/95 ch	31 900	16 %	- 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	7 %	+ 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	14 %	+ 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	38 890	14 %	+ 1 504	E
Gen-E 43 kWh/168 ch	34 490	6 %	- 4 700	Elec
Kuga				
2.5 Hybrid Flexifuel/180 ch	38 390	9 %	+ 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	40 490	nc	- 3 500	Elec
79 kWh/286 ch	46 990	nc	- 4 700	Elec
77 kWh AWD/340 ch	53 090	8 %	- 390	Elec
Capri				
58 kWh/190 ch	42 490	nc	- 3 500	Elec
79 kWh/286 ch	48 990	10 %	- 4 700	Elec
77 kWh AWD/340 ch	55 090	10 %	- 390	Elec
Mustang				
5.0 V8/446 ch	61 800	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	73 800	0 %	+ 80 000	E
Mustang Convertible				
5.0 V8/446 ch	64 800	0 %	+ 80 000	E
Dark Horse/453 ch	76 800	0 %	+ 80 000	E
Mustang Mach-E				
73 kWh/268 ch	52 490	nc	- 390	Elec
88 kWh/276 ch	65 490	nc	- 390	Elec
88 kWh AWD/375 ch	74 490	nc	- 390	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

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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	16 %	+ 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	3 %	+ 2 990	PHEV
74 kWh/213 ch	43 990	3 %	- 3 600	Elec
96 kWh/231 ch	48 490	nc	nc	Elec
96 kWh/375 ch	51 490	nc	nc	Elec
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 %	- 4 650	Elec
EV3				
58,3 kWh/204 ch	36 490	12 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	41 490	8 %	- 300	Elec
81,4 kWh/265 ch	46 390	nc	- 300	Elec
GT 81,4 kWh/292 ch	54 400	nc	- 300	Elec
EV4				
58,3 kWh/204 ch	38 690	9 %	- 4 650	Elec
81,4 kWh/204 ch	43 290	8 %	- 4 650	Elec
81,4 kWh AWD/265 ch	48 890	7 %	- 300	Elec
GT 81,4 kWh/292 ch	56 390	6 %	- 300	Elec
EV4 Fastback				
58,3 kWh/204 ch	42 290	0 %	- 300	Elec
81,4 kWh/204 ch	46 890	5 %	- 300	Elec
Niro (nouveau)				
1.6 GDi Hybride/138 ch	34 950	10 %	0	FHEV
Seltos (nouvelle)				
1.6 Hybride/154 ch	36 790	nc	nc	FHEV
1.6 Hybride 4x4/178 ch	41 790	nc	nc	FHEV
Sportage				
1.6 Hybride/239 ch	39 550	16 %	+ 1 300	FHEV
EV5				
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	8 %	- 3 600	Elec
H.F. Perfo 51 kWh/280 ch	42 400	7 %	- 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

	PRIX EN EUROS	REMISE POSSIBLE	BONUS OU MALUS	ÉNERGIE
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	4 %	- 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	6 %	- 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 (nouveau)				
2.0/250 ch	79 500	nc	nc	E
2.0/300 ch	84 450	nc	nc	E
2.0 Modena/330 ch	91 000	nc	nc	E
3.0 V6 Modena/390 ch	99 900	nc	nc	E
3.0 V6 Trofeo/530 ch	125 650	nc	nc	E
Folgore 98,6 kWh/550 ch	109 300	nc	0	Elec
GranTurismo (nouvelle)				
3.0/390 ch	160 700	nc	nc	E
3.0 Trofeo/590 ch	199 700	nc	nc	E
Folgore 83 kWh/761 ch	158 150	nc	0	Elec
GranCabrio (nouveau)				
3.0/390 ch	170 900	nc	nc	E
3.0 Trofeo/590 ch	209 900	nc	nc	E
Folgore 83 kWh/761 ch	168 350	nc	0	Elec
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	14 %	+ 1 074	E
35 AMG 4Matic/306 ch	65 450	11 %	+ 80 000	E
45 S AMG 4Matic+/421 ch	80 000	nc	+ 80 000	E
250 e/218 ch	49 300	14 %	+ 50	PHEV
180 d/116 ch	41 300	17 %	+ 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 %	- 3 590	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	- 3 590	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 %	- 3 590	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	+ 8 000	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 %	+ 8 000	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	+ 8 000	E
300 e/313 ch	66 000	5 %	+ 6 000	PHEV
63 S AMG E Performance/680 ch	137 350	2 %	+ 8 000	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	+ 8 000	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	8 %	+ 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	1 %	- 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	+ 8 000	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 %	+ 8 000	E
220 d/197 + 23 ch	77 900	3 %	+ 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	+ 8 000	E
63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch	162 900	nc	+ 8 000	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	+ 8 000	D
GLE Coupé (nouveau)				
53 AMG 4Matic+/449 + 23 ch	127 350	nc	+ 8 000	E
63 S AMG 4Matic+/612 + 23 ch	181 950	nc	+ 8 000	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	+ 8 000	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	+ 8 000	E
580/537 + 23 ch	155 600	nc	+ 8 000	E
63 AMG 4Matic+/612 + 23 ch	203 150	nc	+ 8 000	E
680 Maybach/612 + 23 ch	216 850	nc	+ 8 000	E
450 d/367 + 23 ch	125 550	nc	+ 8 000	D
Classe G				
500/449 + 23 ch	174 250	nc	+ 8 000	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	10 %	0	FHEV
ZS				
Hybrid+/197 ch	23 490	14 %	+ 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				
67 kWh/218 ch	41 390	nc	nc	Elec
87 kWh/218 ch	44 990	14 %	-4 800	Elec
Outlander				
PHEV/306 ch	52 090	11 %	+ 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	9 %	+ 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	13 %	- 3 600	Elec
GSE 51 kWh/280 ch	39 990	nc	- 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	11 %	- 3 600	Elec
Mokka				
1.2 Turbo/136 ch	26 790	17 %	+ 740	E
1.2 Turbo Hybrid/145 ch	30 090	9 %	+ 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
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	21 %	+ 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				
1.2 Turbo/110 ch	26 150	nc	+ 2 544	E
1.5 Diesel/100 ch	26 750	nc	+ 1 901	D
1.5 Diesel/130 ch	27 750	nc	+ 2 544	D
51 kWh/136 ch	37 050	8 %	- 3 600	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo/100 ch	20 500	14 %	+ 230	E
1.2 Hybrid/110 ch	24 200	9 %	0	FHEV
1.2 Hybrid/145 ch	27 350	13 %	0	FHEV
46 kWh/136 ch	28 400	18 %	- 3 600	Elec
51 kWh/156 ch	35 800	15 %	- 3 600	Elec
GTi 51 kWh/280 ch	42 900	4 %	- 3 600	Elec
2008				
1.2 Turbo/100 ch	28 600	20 %	+ 818	E
1.2 Hybrid/110 ch	31 900	11 %	+ 125	FHEV
1.2 Hybrid/145 ch	32 700	15 %	+ 100	FHEV
51 kWh/156 ch	38 500	12 %	- 3 600	Elec
308 (nouvelle)				
1.2 Hybrid/145 ch	33 850	18 %	0	FHEV
1.6 Plug-In Hybrid/195 ch	43 250	8 %	0	PHEV
1.5 BlueHDi/130 ch	36 350	21 %	+ 898	D
55 kWh/156 ch	42 600	11 %	- 3 600	Elec
308 SW (nouvelle)				
1.2 Hybrid/145 ch	34 850	9 %	+ 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	9 %	+ 2 810	PHEV
73 kWh/210 ch	45 090	14 %	- 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	18 %	+ 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	14 %	0	Elec
82 kWh*/421 ch	54 800	9 %	0	Elec
4 Coupé				
100 kWh*/272 ch	61 800	20 %	0	Elec
100 kWh*/544 ch	69 800	14 %	0	Elec
4 SUV (nouveau)				
100 kWh*/272 ch	56 800	nc	0	Elec
100 kWh*/544 ch	64 800	nc	0	Elec
3				
111 kWh*/299 ch	80 300	17 %	0	Elec
111 kWh*/489 ch	87 300	18 %	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
Turbo 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
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	6 %	+ 190	E
1.8 Full Hybrid E-Tech/160 ch	24 600	8 %	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	16 %	+ 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	17 %	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	10 %	+ 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				
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				
1.0 TSI/95 ch	25 460	14 %	+ 310	E
1.0 TSI DSG/115 ch	27 870	14 %	+ 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	17 %	+ 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	18 %	+ 360	E
1.5 TSI ACT DSG/150 ch	32 540	18 %	+ 740	E
Epiq (nouveau)				
35 - 37 kWh/115 ch	26 470	16 %	- 3 535	Elec
40 - 37 kWh/135 ch	27 670	16 %	- 3 535	Elec
55 - 51,7 kWh/211 ch	32 070	16 %	- 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

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/116 ch	34 390	14 %	+ 150	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	36 480	13 %	+ 150	E
RS/265 ch	48 220	11 %	+ 5 105	E
2.0 TDI/116 ch	35 090	17 %	+ 150	D
2.0 TDI DSG/150 ch	38 420	13 %	+ 240	D
Octavia Combi				
1.5 TSI/116 ch	32 950	15 %	+ 360	E
1.5 TSI Hybrid/116 ch	35 330	16 %	+ 210	E
1.5 TSI Hybrid/150 ch	37 590	13 %	+ 190	E
2.0 TSI DSG 4x4/204 ch	40 740	11 %	+ 6 656	E
RS/265 ch	49 360	9 %	+ 5 404	E
2.0 TDI/116 ch	36 190	18 %	+ 210	D
2.0 TDI DSG/150 ch	39 520	16 %	+ 310	D
Kodiaq				
1.5 TSI Hybrid ACT/150 ch	46 820	14 %	+ 3 026	E
RS/265 ch	62 190	8 %	+ 72 147	E
1.5 PHEV/204 ch	52 590	13 %	+ 2 255	PHEV
2.0 TDI/150 ch	51 310	19 %	+ 4 456	D
2.0 TDI 4x4/193 ch	55 310	13 %	+ 9 626	D
Peaq (nouveau)				
90 - 86 kWh/286 ch	56 460	12 %	- 385	Elec
90x - 86 kWh/299 ch	59 310	12 %	- 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
Across (nouveau)				
Hybride rechargeable/309 ch	55 150	10 %	+ 4 020	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	16 %	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	8 %	- 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	3 %	nc	Elec
52 kWh/211 ch	35 820	7 %	- 3 535	Elec
T-Cross				
1.0 TSI/95 ch	28 200	16 %	+ 540	E
1.0 TSI/116 ch	29 700	6 %	+ 450	E
1.5 TSI DSG/150 ch	36 700	10 %	+ 1 629	E
ID. Cross (nouveau)				
52 kWh/211 ch	37 800	8 %	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	9 %	+ 540	E
1.5 eTSI Hybrid/150 ch	41 400	13 %	+ 818	E
1.5 Hybrid/136 ch	36 700	nc	+ 170	FHEV
1.5 Hybride/170 ch	43 700	nc	+ 230	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	9 %	+ 240	E
1.5 Hybrid/136 ch	38 700	nc	0	FHEV
1.5 Hybride/170 ch	44 800	nc	0	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	9 %	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	6 %	- 3 535	Elec
58 kWh/190 ch	40 500	9 %	- 3 535	Elec
79 kWh/231 ch	45 900	9 %	- 4 700	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 %	- 3 535	Elec
79 kWh/286 ch	47 590	9 %	- 4 700	Elec
77 kWh/299 ch	49 590	14 %	- 4 700	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	53 600	19 %	- 4 700	Elec
ID.5				
79 kWh/286 ch	51 900	15 %	- 4 700	Elec
GTX 77 kWh/340 ch	60 400	14 %	- 385	Elec
Passat				
1.5 eTSI/150 ch	46 400	17 %	+ 1 040	E
1.5 eHybrid/204 ch	54 000	17 %	+ 1 460	PHEV
1.5 eHybrid/272 ch	66 300	17 %	+ 158	PHEV
2.0 TDI/122 ch	48 300	18 %	+ 2 538	D
2.0 TDI/150 ch	55 100	9 %	+ 2 894	D
ID.7				
59 kWh/204 ch	53 000	14 %	- 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	14 %	- 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	10 %	- 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	8 %	- 400	Elec
P8 AWD 64 kWh/428 ch	56 200	7 %	- 400	Elec
XC40 (nouveau)				
B3/163 ch	45 400	nc	+ 5 906	E
B4/197 ch	54 500	nc	+ 6 159	E
EX40 (nouveau)				
P5 67 kWh/238 ch	46 950	nc	- 3 600	Elec
P5 Long Range 79 kWh/252 ch	53 450	nc	- 400	Elec
P8 Performance 79 kWh/442 ch	62 900	nc	- 400	Elec
EC40 (nouveau)				
P5 Long Range 79 kWh/252 ch	53 450	nc	- 400	Elec
P8 Performance 79 kWh/442 ch	62 900	nc	- 400	Elec
V60				
B4/197 ch	50 100	12 %	+ 4 715	E
T6 AWD/253 ch	66 750	8 %	+ 4 780	PHEV
XC60 (nouveau)				
T6 AWD Long Range/357 ch	76 000	nc	nc	PHEV
T8 AWD Long Range/461 ch	86 250	nc	nc	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	6 %	+ 10 910	PHEV
EX90				
88 kWh/333 ch	95 000	10 %	- 400	Elec
102 kWh/456 ch	101 500	15 %	- 400	Elec
102 kWh/680 ch	113 500	13 %	- 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	5 %	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
Retrouvez le festival de surprises dévoilées par les marques françaises au Mondial !

Dossier essais
3 500 € minimum d'aides à l'achat : c'est le moment de passer à l'électrique avec notre sélection.

Enquête qualité
Le second volet de notre grande enquête annuelle, consacré à tous les modèles hors SUV.

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, Alexandre Hauguel, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Cédric Morançais, Thierry Réaubourg, François Stagnaro, Jacques Warnery
En photo : Caroline Hazard. **En SR :** Sofia Dumas
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)
RCS : 347 863 060
Siège social : 40, av. Aristide-Briand, 92220 Bagneux
Co-gérants
Gautier Normand et Patrick Wehrmann
Directeur de la publication
Gautier Normand

Imprimeur : Rotofrance, Lognes (77)
Numéro ISSN : 0992-8154 –
Commission paritaire : 1029 K 85544 –
Dépôt légal : octobre 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**

VPN autos
en partenariat avec wtw

EN OCTOBRE

3 ANS DE GARANTIE OFFERTS



vpn-autos.com

*Offre valable dans les centres VPN Autos participants

Centres Automobiles Multimarques

+35
POINTS DE VENTE PARTOUT EN FRANCE

SATISFAIT OU REMBOURSÉ*

RÉSERVATION EN LIGNE

LIVRAISON À DOMICILE

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

*Par rapport aux prix catalogue constructeur

Faites le plein d'énergie à moitié prix.

-50% sur le prix du kWh* en rechargeant votre voiture électrique pendant les heures creuses.

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

J'agis avec ENGIE



ENGIE

En savoir plus

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

*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, par rapport au prix du kWh HTT en heures pleines de l'offre Elec'Car 1 an d'ENGIE, consultez le site d'Enedis). Offre d'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 du 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 par le gestionnaire de réseau. ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 542 427 868€ - RCS NANTERRE 542 107 651. © Getty Images.