HORS-SÉRIE N°58 AVRIL-MAI-JUIN 2026

HORS-SÉRIE

Auto Plus Occasions

EXCLUSIF NOTRE COTE Auto Plus SUR 10 ANS !

Peugeot 5008

DE LA CITADINE AU SUV LES 350 STARS DU MARCHÉ

À LA LOUPE

• LEURS QUALITÉS ET DÉFAUTS • NOTRE ANALYSE FIABILITÉ • LE COÛT DE L'ENTRETIEN

Dacia Jogger

Citroën C5 Aircross

DOSSIER SPÉCIAL FAMILLE

DES OCCASIONS XXL

Ford S-Max

Mercedes GLB

VW Touran

NOTRE GUIDE D'ACHAT

- ELLES ARRIVENT SUR LE MARCHÉ : LES OCCASIONS FRAÎCHES À PRIX DOUX
- Modèles néo-rétro, un caprice raisonnable ?
- Première voiture. Notre sélection à petit prix
- Besoin d'une électrique ? Optez pour l'occasion
- Pratique : Sites de reprise "cash". Comment en obtenir le maximum ?

PEUGEOT 3008 : LE BILAN SUR TROIS GÉNÉRATIONS

L 14660 - 58 - F: 5,50 € - RD

renew

véhicules d'occasion toutes marques reconditionnés et certifiés à découvrir dans les réseaux Renault et Dacia

Renault Twingo E-Tech d'occasion

99€ à partir de /mois(2)

fr.renew.auto

modèle présenté : Renault twingo e-tech électrique intens à 107€/mois, garantie 5 sur 5 incluse.(1) (1) prestation optionnelle, avec extension garantie constructeur et assistance, souscrite avec contrat location avec option. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew pour véhicule occasion Renault ou Dacia moins 5 ans et 120 000 km. (2) Renault twingo e-tech entry d'occasion 4 ans/40 000 km d'un montant de 9 800€, loa 49 mois/40 000 km. **1er loyer majoré 2 000€, puis 48 loyers de 99€/mois pour 10 000 km/an, dont 84€ de loyer,** 15€ de garantie 5 sur 5 facultative. **un crédit vous engage et doit être remboursé. vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.** après paiement dernier loyer, possibilité restitution ou acquisition véhicule pour montant option achat à 5 449€ tto. **montant total dû en cas acquisition en fin contrat* de 11 481€ tto.** assurances facultatives dipe : 12,57€/mois. offre à particuliers non cumulable, valable dans réseau renew participant jusqu'au **31/03/26,** dans limite stocks disponibles. si accord diac, sa au capital 415 100 500€ - 14 av. du pavé neuf 93160 noisy-le-grand - siren 702 002 221 rcs bobigny. *hors assurances facultatives. voir fr.renew.auto. Renault s.a.s. rcs nanterre 780 129 987.

au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

Auto Plus HORS-SÉRIE OCCASIONS 2025

REWORLD MEDIA
axel springer

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

RÉDACTION

Rédacteur en chef: Jérôme Fombelle (5088)
Rédacteur en chef adjoint : Franck Mozzanini (5448).
Assistante de la rédaction: Karine Saunier Roumestand (5594).
Rédaction et cote: Pierre Audemar (paudemar@reworldmedia.com)
Chef de service Occasion : Pierre-Louis Champeaux
Réalisation de la couverture : M&Cie
Maquette des pages 1 à 31 : M&Cie
Responsable du service photo : Philippe Tissier.
Cheffe du service photo : Anne Séchet
Rédacteur photo : Sébastien Besse
Photos : Cleber Bonato, Clément Choulot, Adrien Cortesi, Florian Grout, Yann Lefebvre, Christian Martin, Denis Meunier, Serge Pissot, Arnaud Saunier, Nicolas Soler, Philippe Tissier.
Attachée de presse: Agnès Lasbarrères (5109).

PUBLICITÉ COMMERCIALE

Directrice générale : Elodie Bretaudeau-Fonteilles
Directrice du pôle publicité : Nathalie Martins
Directrice adjointe du pôle publicité : Anne Buré-Emmel (2921)
Planning : Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)

MARCHÉS DIRECTS

Directrice de publicité: Julie Aldabo (5545).

MARKETING, ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion : Germain Perinet.
MARKETING
Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885).
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian (5777).
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct : Catherine Grimaud
Chef de groupe : Davina Champaigne
Chef de produit : Julie Duarte
VENTES AU NUMÉRO
Responsable du service Diffusion : Philippe Merrien.
Responsable des ventes : Mélanie Caillé.

DIRECTION-ÉDITION

Éditeur: ÉRAS SNC (Éditions Reworld Média Axel Springer)
Siège social: 40, avenue Aristide Briand 92227 Bagneux Cedex.
Présidents: Reworld Media France & Axel Springer France: Patrick Wehrmann.
Actionnaires: Reworld Media France SAS (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer SAS (RCS Paris 440 097 004).
Cogérants: Gautier Normand et Patrick Wehrmann.
Directeur de la publication: Gautier Normand.
Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan.
Editeur : Tommaso Albinati.

FABRICATION ET IMPRESSION

Directeur des opérations industrielles: Bruno Matillat.
Maquette des fiches & photogravure :
Rip Consulting 60, avenue Charles de Gaulle 92200 Neuilly-sur-Seine
Photogravure de la couverture : Compos Juliot, Paris
Imprimeur: Maury, Malesherbes.
Numéro ISSN: 2109-6236.
CPPAP: 1024 K 85544
Dépôt légal: mars 2026.

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL
Origine du papier: Allemagne
Taux de fibres recyclées: 30%
Certification : PEFC
Impact sur l'eau: Ptot 0,006 kg/tonne

Certifié PEFC
Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées
PEFC 10-31-1282
www.pefc-france.org

LE TRI + FACILE
BAC DE TRI

Une place à part

Finies les bétaillères plus proches d'un utilitaire vaguement aménagé ou les breaks dotés d'une banquette dos à la route dans le coffre. Aujourd'hui, les familles nombreuses peuvent choisir de rouler dans de véritables autos, luxueuses et confortables, mais capables d'emporter plus de cinq convives. Les monospaces ont ouvert le bal en ajoutant, en option, deux sièges, voire une banquette pour passer de 5 à 7 ou 8 places. Puis la mode s'est répandue dans des SUV alors que les breaks familiaux se sont modernisés. Certains offrent même cet aménagement de série, avec des sièges qui s'escamotent dans le plancher. Le fin du fin ! Vous pensez qu'en l'absence d'une abondante progéniture, vous n'avez pas besoin de cet équipement superflu ? Pourtant, il s'avère fort utile pour réduire les coûts d'un week-end en famille. Ou encore pour mutualiser les trajets. Mais il offre aussi une modularité rare capable de rendre de fiers services lors d'un déménagement ou d'un achat imprévu dans une brocante. Et si ces engins coûtent cher chez les concessionnaires, les prix au rabais de l'occasion sont une très bonne occasion pour passer le pas. Alors pourquoi s'en priver.

La rédaction

PHOTO : SEAT

Sommaire Auto Plus Occasions n°58 - Printemps 2026

Page 6 **LES ENQUÊTES AUTO PLUS OCCASIONS**

Elles arrivent sur le marché : Les occasions fraîches à prix doux 6

Peugeot 3008 : Le bilan sur 3 générations 10

Besoin d'une électrique ? Optez pour l'occasion 14

Première voiture. Notre sélection à petit prix 17

Spécial Famille : Des occasions XXL 20

Modèles néo-rétro, un caprice raisonnable ? 25

Sites de reprises "cash". Comment en obtenir le maximum 28

Page 10

Page 14

Page 17

Page 25

Page 32

29 MARQUES, 350 MODÈLES

Près de 350 versions (toutes carrosseries et tous moteurs confondus) de véhicules d'occasion de marques françaises et étrangères sont passées au crible. Nos experts ont pointé du doigt les défauts récurrents (électronique, boîte de vitesses, carrosserie, moteurs, embrayage, habitacle, ...) relevés pour chaque modèle, ils vous livrent leurs commentaires (et leurs meilleurs choix) sur les principaux moteurs, analysent la fiabilité (avec une note de 1 à 5 étoiles) et évaluent au plus juste le prix des pièces détachées et des opérations d'entretien les plus courantes.

Alfa Romeo	32	**Ford**	91	**Mini**	136	**Suzuki**	203
Audi	37	**Hyundai**	104	**Nissan**	138	**Tesla**	204
BMW	46	**Jaguar**	111	**Opel**	144	**Toyota**	205
Citroën	56	**Jeep**	112	**Peugeot**	154	**Volkswagen**	212
Cupra	72	**Kia**	113	**Renault**	168	**Volvo**	224
Dacia	73	**Mazda**	121	**Seat**	191		
DS Automobiles	82	**Mercedes**	126	**Skoda**	196		
Fiat	85	**MG**	135	**Smart**	202		

Page 226 **LA COTE DE L'OCCASION**

Combien vaut votre voiture ? À quel prix pouvez-vous trouver celle qui vous fait envie ? *Auto Plus Occasions* propose une cotation exclusive et précise sur dix ans. La méthode de calcul y est expliquée en détail afin de vous aider à affiner la cote des véhicules qui vous intéressent.

Nouveautés 2025

Elles arrivent sur

Si le nombre de lancements a explosé l'an dernier, les tarifs ont suivi la même courbe. En optant pour une occasion récente, il est parfois possible de s'offrir une nouveauté à prix doux. Notre sélection. Par Pierre Audemar

ELLES SONT DÉJÀ DISPONIBLES

Dacia Bigster

Dès 25 000 € en mild hybrid G-140 Expression

N. SOLER

Si les Bigster de démonstration sont déjà nombreux dans le réseau, la baisse de prix par rapport au neuf reste limitée. Pour obtenir des rabais supérieurs à 20 %, il faudra attendre jusqu'à la rentrée. L'offre se compose aux 2/3 de variantes hybrides, surtout dans la nouvelle configuration de 155 ch et avec les finitions les plus huppées, Journey en tête.

Fiat Grande Panda

Dès 18 500 € en 1.2 Hybrid 110 Pop

FIAT

Le réseau reste quasiment l'unique pourvoyeur de Grande Panda. Bonne nouvelle, aux côtés des exemplaires ayant servi aux essais clients, on trouve des occasions "0 km". Et ce pour des prix équivalents. En matière de motorisations, c'est du 50/50 entre l'hybride et l'électrique. Le haut de gamme La Prima représente plus de 75 % du stock.

Hyundai Inster

Dès 22 700 € en 49 kWh Creative 4 places

A. SAUNIER

Les Inster en vente sont des modèles de lancement. Voilà qui explique que ce soit presque tous des versions 49 kWh Creative, en 4 places seulement. Impossible, donc, de récupérer le montant du bonus coup de pouce *. Seul choix possible, celui de la couleur. Si la moitié d'entre eux sont crème, on trouve aussi facilement du vert kaki et de l'orange.

Mini Aceman

Dès 33 000 € en E 184 Essential

Y. LEFEBVRE

Les rabais sont intéressants sur ce petit SUV électrique qui peine à rencontrer son public en neuf. Mais les prix restent élevés, car les autos disponibles sont toujours bourrées d'options. On trouve à parts égales les variantes 184/42,8 kWh et 218/54,2 kWh. Mais, dans plus d'un cas sur deux, c'est la finition la plus chère, nommée JCW, qui équipe les voitures.

Renault Austral restylé

Dès 34 200 € en E-Tech 200 Techno

BODEMERAUTO

Sur cette phase 2 de l'Austral, la question de la motorisation ne se pose pas, puisqu'elle n'est commercialisée qu'en hybride de 200 ch. Le choix n'est guère plus large en matière de finitions, puisque dans 9 cas sur 10, on trouve des Esprit Alpine. En volume, l'offre provient surtout des concessions. Mais les collaborateurs* demandent souvent des prix moins élevés.

*Toprenault.com

Skoda Elroq

Dès 24 900 € en 50 City

Y. LEFEBVRE

Au vu des tarifs et rabais affichés par le réseau Skoda, le bonus coup de pouce* est d'ores et déjà déduit. Cela ne retire rien à l'intérêt de ces offres. On trouve surtout des variantes 85 (60 % de l'offre) et quelques 60 (un quart des modèles en vente). Les principales finitions (Clever, Plus et Sportline) sont disponibles, quant à elles, à parts égales.

VW Golf restylée

Dès 20 800 € en 1.5 TSI 116 VW Edition

TIBO/VOLKSWAGEN

L'ex-reine Golf n'attire plus les foules. Aussi, les occasions récentes sont proposées avec des remises jusqu'alors atteintes sur des exemplaires de 2 ans. Une aubaine, surtout si vous visez une hybride rechargeable ou une eTSI 150 (2/3 des annonces). Très diffusée, la série spéciale VW Edition, abordable en neuf, affiche des prix compétitifs en occasion.

*Montant minimal de 3 100 €.

ET AUSSI

Citroën C4 restylée
- 35 %. Dès 17 000 € (PureTech 130 Plus auto.)

Ford Capri
- 36 %. Dès 33 900 € (285/77 kWh)

Ford Puma restylé
- 30 %. Dès 19 900 € (1.0 EcoBoost MHEV 125 ST-Line)

Hyundai Tucson restylé
- 32 %. Dès 28 000 € (Hybrid Initia)

Les occasions fraîches à prix doux

ELLES ARRIVENT TOUT JUSTE

Audi A6 e-tron

Dès 58600 € en Sportback Perf. S line

T. SAGMEISTER/AUDI

Pour le moment, l'offre se compose presque exclusivement de breaks Avant. Les berlines Sportback arrivent avec les beaux jours et, là aussi, avec des remises supérieures à 25 %. Si vous visez l'entrée de gamme Design, il vous faudra être patient, plus de 90 % des A6 immatriculées étant des S line. Sous le capot, ce sera la variante "grande autonomie" (jusqu'à 750 km) ou rien.

Peugeot 308 restylée

Dès 29500 € en Hybrid 145 Allure

F. GROUT

Reçues par les concessionnaires quelques semaines avant Noël, les versions restylées de la 308 seront massivement mises en vente à compter de fin avril. L'offre sera presque exclusivement composée de berlines hybrides 145, associées aux finitions haut de gamme Allure, GT et GT Exclusive. Pour les breaks et les hybrides rechargeables, rien à espérer avant l'été, voire la rentrée.

Citroën C5 Aircross

Dès 31 5800 € en Hybride 145 Max

A. SAUNIER

Le réseau ne se sépare pas encore de ses C5 Aircross 2 de démonstration. Seuls certains concessionnaires en région proposent déjà leurs exemplaires électriques (des 210 Autonomie Confort Max toutes options). Mais avec une remise inférieure à 20 %, mieux vaut patienter. Une fois que les démos auront 6 mois, elles investiront les parcs avec un minimum de 25 %, même en hybride.

Renault 4 E-Tech

Dès 29000 € en Auto. Confort Techno

N. SOLER

Contrairement à la nouvelle R5, ce "4L" électrique peine à remplir son carnet de commandes. Nombre de points de vente retardent ainsi au maximum le renouvellement de leurs modèles de lancement. Il leur faudra s'en défaire, lorsqu'ils auront 12 mois. Les rares exemplaires des versions 120/40 kWh seront au même prix que les 150/52 kWh, donc sans intérêt.

DS N°8

Dès 66500 € en 245 FWD Jules Verne

DS AUTOMOBILES

Entre une poignée de 350 AWD Etoile, affichées avec des remises à peine supérieures à celles pratiquées sur le neuf, et de rares 245 Long Range Jules Vernes (750 km d'autonomie en cycle mixte WLTP) dont la batterie connaît quelques soucis de jeunesse, pas de raison d'opter dès aujourd'hui pour une N°8. D'ici un ou deux mois, les rabais augmenteront et les soucis devraient être résolus.

Tesla Model Y restylé

Dès 41 400 € en Grande Autonomie

Y. LEFEBVRE

Alors qu'elle a été commercialisée à la rentrée dernière, la phase 2 du Model Y se compte encore sur les doigts de la main en occasion. Et les prix sont souvent supérieurs à ceux du neuf. La hausse de l'offre inversera toutefois cette tendance dès ce mois-ci. Pour la nouvelle entrée de gamme à prix cassé (39990 € en neuf, environ 35000 € en occasion), rien avant la fin de l'année.

MG ZS

Dès 19500 € en Hybrid+ Luxury

N. SOLER

En signant dès aujourd'hui pour la nouvelle génération de ZS, uniquement vendue en hybride de 197 ch, vous n'aurez que le choix de la couleur. En effet, tous les exemplaires en vente sont des hauts de gamme Luxury. En prime, les rabais sont peu alléchants. Dès la fin du printemps, des finitions Comfort permettront de faire passer la facture plus nettement sous la barre des 20000 €.

VW Tayron

Dès 40400 € en eTSI 150 Life Plus

Y. LEFEBVRE

Cher en neuf, le remplaçant du Tiguan Allspace devient plus abordable, avec l'arrivée de nombreux exemplaires en occasions récentes. L'offre se partagera équitablement entre le 1.5 eTSI et les hybrides rechargeables. Des moteurs qui seront majoritairement habillés des finitions R-Line et R-Line Edition, souvent complétées de nombreuses options.

ET AUSSI

BMW Série 2 Gran Coupé
- 30 %. Dès 37 100 € (220 M Sport Design)

Porsche Macan Electric
- 30 %. Dès 78600 € (408 ch, 100 kWh)

Volvo EX90
- 35 %. Dès 79900 € (Twin Performance Ultra)

Elles arrivent sur le marché

PAS AVANT CET ÉTÉ

Audi Q3

Dès 50 900€ en TSI Hybrid 150 S line

B. ASKET/VIRAGE AGENCY

Une grosse part d'hybrides rechargeables et pas mal de 1.5 essence, c'est ainsi que se présenteront les premiers Q3 d'occasion. Forcément en S line, ils arboreront tous plusieurs milliers d'euros d'options, d'où des prix élevés

Renault Clio

Dès 26 800 € en E-Tech 160 Techno

A. SAUNIER

En juillet, ce sont plusieurs centaines de Clio hybrides, surtout en finition Esprit Alpine et parfois en Techno, qui seront mises en vente. Ce raz de marée de voitures de démonstration signifiera le début de gros rabais.

DS N°4

Dès 49 100 € en E-Tense Pallas

DS AUTOMOBILES

Pour partir en vacances avec la version restylée de la DS 4, il faut forcément se convertir au "zéro émission". Les voitures de démonstration alors en vente seront en finition Pallas et dotées de la quasi-totalité des options.

VW T-Roc

Dès 29 600 € en eTSI Hybrid 116 Life

VOLKSWAGEN

Même si plus de la moitié de l'offre sera constituée de hauts de gamme 1.5 150 R-Line, des versions plus modestes (moteur et équipement), et donc moins coûteuses, seront également disponibles au sein du réseau.

ET AUSSI

BYD Atto 2
- 30 %. Dès 24 300 € (électrique 177 ch, 45,1 kWh Boost)

BYD Dolphin Surf
- 20 %. Dès 20 800 € (156 ch, 43,2 kWh Comfort)

BYD Seal 6
- 18 %. Dès 34 800 € (DM-i 212 Comfort Lite)

Hyundai Ioniq 9
- 19 %. Dès 66 800 € (307 ch, 110 kWh HTRAC Executive)

MG EHS
- 26 %. Dès 25 500 € (Hybrid+ 197 Luxury)

Smart #5
- 13 %. Dès 48 800 € (363 ch, 100 kWh RWD Premium)

RIEN AVANT LA RENTRÉE

Alpine A390

Dès 62 100 € en GT

A. SAUNIER

Il faut s'attendre à ce que les premiers exemplaires sur le marché soient constellés d'options, ce qui fera grimper leur prix. Mais les déclinaisons GT et GTS seront assurément disponibles à parts égales.

Mercedes CLA

Dès 49 500 € en 250+ EQ Limited Edition

MERCEDES-BENZ

En 2026, il faudra compter avec les seules variantes 100 % électriques, souvent en série spéciale Limited Edition. Les hybrides et les Shooting Brake de démonstration ne seront mis en vente qu'au printemps 2027.

BMW iX3

Dès 65 700 € en 50 xDrive M Sport Pro

E. KUCEVIC/BMW

Le second opus de ce SUV familial électrique vient d'investir les showrooms en mars. On trouvera donc les premiers exemplaires de direction, des hauts de gamme, comme il se doit chez BMW, à compter de septembre.

Nissan Micra

Dès 28 500 € en 150 ch, 52 kWh Advance

F. GROUT

Pour lutter face à la Renault 5, la petite Nissan "made in France" ne pourra pas compter, en occasion, sur des prix cassés. Ses "yeux" ronds suffiront-ils à détourner une partie de la clientèle de la française?

Kia EV4

Dès 25 600 € en 204 ch, 58,3 kWh Earth

KIA

Ce rabais sera, certes, obtenu en tenant compte du bonus coup de pouce, mais l'offre n'en sera pas moins alléchante. D'autant que, hormis l'entrée de gamme Air, l'ensemble de la l'offre devrait être représenté.

ET AUSSI

BYD Sealion 5
- 17 %. Dès 28 900 € (DM-i Design)

Jeep Compass
- 22 %. Dès 32 000 € (e-hybrid 145 First Edition)

Mercedes GLB
- 12 %. Dès 49 200 € (250+ EQ Limited Edition)

Mercedes GLC EQ
- 15 %. Dès 65 100 € (400 AMG Line)

Polestar 3
- 22 %. Dès 68 100 € (Long Range Dual Motor 489/111 kWh)

NOS GARAAAAAAANTIES N'ONT JAMAIS ÉTÉ AUSSI LONGUES.

Extension de garantie spécifique

jusqu'à 10 ans ou **180 000 km***

sur certains PureTech et sur certains composants

Conditions générales

*À compter de la date de début de la garantie constructeur et jusqu'à la première des deux échéances atteintes. L'extension de garantie spécifique est valable sur certains véhicules PureTech produits pendant certaines périodes. Elle est limitée à certains composants. Les véhicules éligibles, les prestations couvertes et les conditions de cette extension sont mentionnés dans les conditions générales.

SPOTICAR
Le leader de l'occasion

LES OCCASIONS DE NOS RÉSEAUX

PEUGEOT CITROËN OPEL FIAT Jeep ABARTH

POUR LES TRAJETS COURTS, PRIVILÉGIEZ LA MARCHE OU LE VÉLO #SEDÉPLACERMOINSPOLLUER

Peugeot 3008 Le bilan

C'est l'un des plus gros best-sellers de la marque, en neuf comme en certains moteurs étant carrément à fuir en raison de leur manque

De 2009 à 2016 : 3008 "1" (T84)

PEUGEOT

PEUGEOT

A. SAUNIER

De 2016 à 2024 : 3008 "2" (P84)

PEUGEOT

PEUGEOT

A. SAUNIER

Depuis 2024 : 3008 "3" (P64)

PHOTOS: TIBO / PEUGEOT

LES DATES CLÉS

Avril 2009 : lancement du 3008 en 1.6 VTi 120 (BV5) et 1.6 THP 150 (BV6) essence. En diesel, 1.6 HDi 110 (BV6 ou BMP6) et 2.0 HDi 150 (BV6). Finitions Confort Pack, Premium, Premium Pack et Féline.

Janvier 2010 : le 1.6 THP passe à 156 ch. En avril, il peut être associé à une BVA6 ; le 2.0 HDi est décliné en 163 ch (BVA6).

Janvier 2011 : 1.6 HDi passe à 112 ch. En novembre, gamme revue : finitions Access, Active, Allure et Féline. Version Hybrid4 (HDi 163 associé à un bloc électrique de 37 ch).

Mars 2012 : séries Style (base Active) puis Roland Garros (base Allure). En novembre, le 1.6 HDi passe à 115 ch.

Novembre 2013 : retouches (partie avant, feux AR). En juillet, série Crossway (base Allure).

Février 2015 : le 1.2 PureTech 130 (BV6) remplace le 1.6 VTi 120, le 1.6 THP passe à 165 ch (EAT6). En diesel, le 1.6 BlueHDi 120 (BV6 ou EAT6) remplace le 1.6 HDi 115, le 2.0 BlueHDi 150 remplace le 2.0 HDi de même puissance. Arrêt, en mai, du 2.0 HDi 160/163, et, en novembre, des versions Hybrid4.

Juillet 2016 : lancement du 3008 "2" en 1.2 PureTech 130 (BVM6), 1.6 THP 165 (EAT6), 1.6 BlueHDi 120 (BVM6 ou EAT6),

sur trois générations

occasion. Mais, en trois générations, le 3008 a connu son lot de problèmes, chronique de fiabilité. Retour sur seize ans d'une carrière bien remplie...

N. SOLER; J.-B. LEMAL/DACIA; A. CORTESI/DACIA

LES POINTS À SURVEILLER

3008 "1"

Boîte BMP6: des à-coups ou un patinage à l'accélération annoncent un embrayage en fin de vie. Une lenteur excessive trahit quant à elle un défaut de l'actionneur. Dans les deux cas, prévoyez une facture de 1 500 €.
Electronique: allumages intempestifs de voyants. Une mise à jour du BSI (150 €) permet souvent de les résoudre. En revanche, si le GPS reste figé, il est à changer (1 400 €).
Embrayage: usure précoce sur les diesels, notamment les 1.6 de 110/112 ch. En cas de tremblements, le volant moteur est à incriminer (de 1 500 à 2 000 € l'ensemble).
Injecteurs: sur les 1.6 diesel, notamment les 110/112 ch, ils peuvent être défectueux. Traquez les fuites, pertes de puissance et bruits de claquement (700 € l'unité).
Turbo: casses possibles sur les 1.6 diesels de 110 et 112 ch (environ 1 500 €).

BTS TURBO

3008 "2"

Batterie: sur les Hybrid, près de 43 000 exemplaires (de 2019 à 2022) ont été rappelés en raison d'un risque de surchauffe de la batterie. Vérifiez l'historique, ainsi que la présence du câble adéquat et le bon fonctionnement de la recharge.
Capot: il vibre, notamment sur autoroute. Un rappel a été lancé pour régler le problème. Toutefois, les vibrations peuvent persister après le passage en atelier.
Distribution (1.2 PureTech): la courroie immergée dans l'huile s'effiloche et vient boucher la crépine. Dans le meilleur des cas, il faut nettoyer le moteur et remplacer la distribution (800 €). Au pire, c'est la casse moteur (6 000 €). Assurez-vous que la courroie a été changée récemment (depuis 2023) et prévoyez une vidange annuelle.
Distribution (1.5 BlueHDi): la chaîne reliant les deux arbres à cames peut s'allonger, voire casser. Depuis 2023, une pièce plus large (8 mm au lieu de 7) est montée en neuf et en après-vente. Attention aux bruits de claquement!
Face à l'ampleur du problème, Peugeot garantit les autos jusqu'à 10 ans ou 240 000 km, avec un remboursement possible des interventions réalisées (dans le réseau des marques du groupe Stellantis) depuis le 1er janvier 2023.
Multimédia: écran qui se fige, coupure inopinée de l'image, ralentissement… les bugs sont courants et imposent une reprogrammation en concession (120 €).
Suspension: les amortisseurs avant (800 € la paire), voire les coupelles (environ 500 €), peuvent faiblir dès 30 000 km. Ecoutez d'éventuels claquements et scrutez les fuites.
Système d'AdBlue: c'est le point faible des 1.6 et 2.0 BlueHDi. Réservoir déformé (problème de mise à l'air libre), pompe et capteur défaillants: les avaries se soldent souvent par un remplacement du système complet (de 1 000 à 1 500 €), car les composants ne se détaillent pas. Surveillez l'allumage du témoin.

3008 "3"

Onduleur: remplacement de la pièce sur quelques autos lors de leur passage dans le réseau (pris en garantie).
Pompe à huile: l'électrovanne a parfois dû être changée (sous garantie).
Rotules: fin décembre 2024, environ 20 000 autos (5008 inclus) ont été rappelées pour un remplacement des deux supports de joint à rotule, en raison d'un risque de casse de la vis de fixation.

2.0 BlueHDi 150 (BVM6 ou EAT6) et 2.0 BlueHDi 180 (version GT, EAT6). Finitions Access, Active, Allure, GT Line et GT.

Janvier 2017: arrivée des 1.2 PureTech 130 avec boîte EAT6 et 1.6 BlueHDi 100 (BVM5).

Mai 2017: nouvelle finition Crossway, basée sur l'Allure, avec Grip Control de série.

Janvier 2018: boîte auto. EAT8 au lieu d'EAT6 sur le BlueHDi 180, arrêt du BlueHDi 100.

Le 1.5 BlueHDi 130 (BVM6 ou EAT8) remplace le 1.6 BlueHDi 120 BVM6, le BlueHDi 180 est disponible en finition GT Line. En juin, arrêt du 1.6 BlueHDi 120 EAT6 et du 2.0 BlueHDi 150.

Octobre 2018: le 1.6 PureTech 180 EAT8 remplace le 1.6 THP 165 EAT6.

Juin 2019: nouvelles Hybrid 225 e-EAT8 et Hybrid4 300 e-EAT8.

Septembre 2020: restylage (partie avant, feux), arrêt du 2.0 BlueHDi 180.

Octobre 2022: certains 3008 sont livrables avec les anciens feux AR (pénurie de pièces).

Février 2023: le 1.2 est décliné en MHEV 136 ch.

Janvier 2024: arrivée du 3008 "3" en 1.2 Hybrid 136, et 1.6 PHEV 195, finitions Allure et GT. Versions électriques e-3008 en 210, 230 (Grande Autonomie) et 320 ch. A partir d'octobre, l'Hybrid 145 remplace l'Hybrid 136.

Peugeot 3008 Le bilan sur trois générations

A. SAUNIER

Votre budget : 10 000 €

Relégué au second plan par l'arrivée de la deuxième génération, le premier 3008 se trouve en masse dans les annonces à moins de 10000 €. Bonne nouvelle, cette enveloppe donne accès aux versions restylées, lancées fin 2013, y compris avec un kilométrage inférieur à 150000 km.

N. SOLER

LE BON CHOIX

3008 2.0 HDi ▮ 5 CV ▮ 150 ch ▮ 194 km/h ▮ 7,1 l/100 km ▮ Coffre : 503 dm³

Vu un Allure de 2014 avec 129000 km à 8990 €

Avec le "gros" 2.0 HDi de 150 ch, le 3008 gagne en agrément et en fiabilité. Sur ce point, il fait également mieux que le BlueHDi et son capricieux système AdBlue. Les performances sont canon, l'appétit raisonnable dès qu'on quitte la ville. A l'usage, on apprécie aussi sa tenue de route irréprochable et son bon confort. Et comme ce bloc n'est associé qu'aux finitions hautes, vous pourrez profiter d'une belle dotation, avec GPS, toit panoramique, affichage tête haute et siège passager rabattable. De quoi renforcer une modularité déjà intéressante avec un hayon en deux parties et une large banquette fractionnée rabattable grâce à une poignée dans le coffre.

A. SAUNIER

Votre budget : 20 000 €

Gros succès en neuf, le 3008 "2" fut longtemps surcoté sur le marché de l'occasion. Son restylage et son image ternie ont ensuite fait baisser les cours des premiers modèles avant que les plus récents ne soient eux-mêmes démodés par l'opus 3. Mais prudence, car la fiabilité n'est pas toujours au rendez-vous.

A. SAUNIER

LE BON CHOIX

3008 "2" Hybrid ▮ 10 CV ▮ 225 ch ▮ 225 km/h ▮ 7,6 l/100 km ▮ Coffre : 408 dm³

Vu un Allure Pack de 2021 avec 65000 km à 18900 €

Au chapitre fiabilité, les 3008 "2" dotés du 1.6 essence s'en tirent mieux que les autres. Né en thermique de 165 ch, il se décline en hybride de 225 ou 300 ch depuis 2019. Si le volume du coffre chute de 547 à 408 dm³, les prestations séduisent. Les décotes étant fortes, autant viser la version (habilement) restylée, apparue courant 2020. En 225 ch, les performances suffisent déjà largement, tandis que le moteur électrique permet de parcourir 40 km sans brûler une seule goutte d'essence. Et, une fois les batteries vides, l'appétit reste mesuré. Pas forcément plus chère que les finitions inférieures, l'Allure Pack (accès mains libres, siège passager rabattable) a de quoi séduire.

TIBO/ PEUGEOT

Votre budget : 30 000 €

La dernière mouture du 3008 se trouve aujourd'hui à partir de 26000 € en seconde main. La surcote observée lors des débuts de l'opus 2 en occasion n'est plus à l'ordre du jour. Une économie de près de 10000 € sur le neuf avec des autos d'à peine 2 ans et affichant souvent moins de 30000 km est donc possible.

Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX

3008 "3" Hybrid e-DCS6 ▮ 7 CV ▮ 145 ch ▮ 195 km/h ▮ 6,3 l/100 km ▮ Coffre : 520 dm³

Vu un GT de 2024 avec 28000 km à 28990 €

Avant tout, précisons une chose : le 1.2 qui équipe cette version Hybrid a été doté d'une chaîne de distribution en lieu et place de la courroie ô combien décriée. Ce qui permet de profiter des qualités de l'engin sans arrière-pensée. On apprécie ainsi la sobriété de la mécanique, qui parvient à se faire oublier grâce à la très bonne insonorisation de son habitacle. Car cet opus place clairement le bien-être des occupants devant le plaisir du conducteur, le comportement étant moins dynamique que précédemment. En occasion, on constate que la séduisante finition GT ne coûte guère plus qu'une Allure, avec une dotation riche : hayon électrique, grand écran, Alcantara, jantes 20".

ET EN ESSENCE ?

Entre un 1.6 fragile en début de carrière (soucis de chaîne de distribution jusqu'en 2013) et un 1.2 PureTech rendu tristement célèbre par sa courroie immergée dans l'huile, le choix d'un 3008 essence n'a rien d'évident. Le salut passe par le 1.6 THP de 165 ch, associé d'office à une boîte automatique (8,2 l/100 km). Un ensemble plaisant qui se trouve à 9000 € avec moins de 140000 km.

ET EN DIESEL ?

Entre les soucis d'AdBlue des 1.6 et 2.0 et la fragilité du 1.5, difficile de faire un choix. Le 2.0 étant celui qui s'en sort le mieux, c'est vers lui que nous orienterons les gros rouleurs, en 150 ch avec une boîte manuelle (6,4 l/100 km) ou en 180 ch avec une transmission EAT réussie (6,8 l/100 km). Comptez 15000 € avec 120000 km pour le premier, et 2000 € de plus pour le second.

ET EN ÉLECTRIQUE ?

Affiché 6000 € de plus que le 3008 en neuf, l'e-3008 exige le même surcoût en occasion. Là encore, les GT sont à peine plus chères que les Allure. A 34000 €, on trouve des autos comptant moins de 20000 km. L'autonomie moyenne atteint 400 km selon notre labo, tandis que la recharge de la batterie de 73 kWh réclame 11 h 30 sur une Wallbox de 7,4 kW, et 50 h sur secteur.

Boiteatelier.eu

Leader Européen en Echange Standard et Réparation

2 ans de garantie !

Boîtes de vitesses manuelles
Boîtes de vitesses automatiques
Boîtes de transfert
Ponts avant et arrière

tél: 07 69 78 81 29
contact@boiteatelier.eu

Contactez-nous et commencez à bénéficier
des réductions pour nos clients fidèles.

Plus de sécurité.
Créateur de Valeur.
ISO 9001

Besoin d'une electrique :

Par Pierre Audemar

Parmi les freins à l'acquisition d'une électrique, le prix des modèles neufs est l'un des plus souvent cités. Le marché de l'occasion permet de contourner ce handicap. Et il propose désormais un choix suffisamment large pour satisfaire tout un chacun.

Rouler en électrique, beaucoup y pensent, mais peu sautent le pas. Réels ou supposés, de nombreux inconvénients ont encore des allures d'obstacles infranchissables. Notamment le prix de vente des modèles neufs, qui reste élevé même en tenant compte des aides accessibles au plus grand nombre. La meilleure façon de ne pas écorner son budget est de s'orienter vers l'occasion. L'offre s'y trouve aujourd'hui abondante et variée, presque toutes les catégories proposant désormais ce type de véhicule. Et face à une demande encore assez faible, les prix affichés restent bas. S'offrir une électrique de deuxième main pour moins cher qu'une thermique ou hybride équivalente n'a ainsi rien d'utopique. Le tout en divisant son budget "carburant" par trois ou quatre en rechargeant à domicile.

Enfin, le niveau de fiabilité général des "zéro émission" reste excellent, pour peu que l'auto ait été correctement entretenue. Les modèles que nous avons sélectionnés affichent également une autonomie (mesurée par notre labo) suffisante pour que les longs trajets ne soient pas rédhibitoires. A noter, tous bénéficient encore de la garantie constructeur de 8 ans (voire plus) sur la batterie. Et en cas de doute sur leur état de santé, demandez un rapport (environ 50 €) précisant notamment leur capacité de charge restante (ou SoH).

N. SOLER

Les citadines

Renault Zoe R110 41 kWh

A. SAUNIER

▮2 CV ▮109 ch ▮138 km/h ▮Autonomie: 235 km ▮Coffre: 350 dm³

Avec sa batterie de 41 kWh et sa puissance honorable, cette version de la Zoe gagne la polyvalence qui faisait défaut aux déclinaisons précédentes, et s'offre une solidité rassurante. Elle est également dotée d'un système de charge rapide qui lui permet de faire le plein en 1 h 30 sur une borne adaptée. Pour un usage quotidien, elle coche donc toutes les cases. D'autant que la finition Intens comporte une liste d'équipements de série confortable (carte mains libres, jantes alu, radar de recul…). En parlant de confort, l'amortissement aurait gagné à être un peu moins ferme. Mais, lors des virées shopping, exercice pour lequel sa malle généreuse sera un atout, c'est surtout sa douceur de conduite que l'on appréciera.

Vu une Intens de 2019 avec 70 600 km à 5 900 €

Peugeot E-208 50 kWh

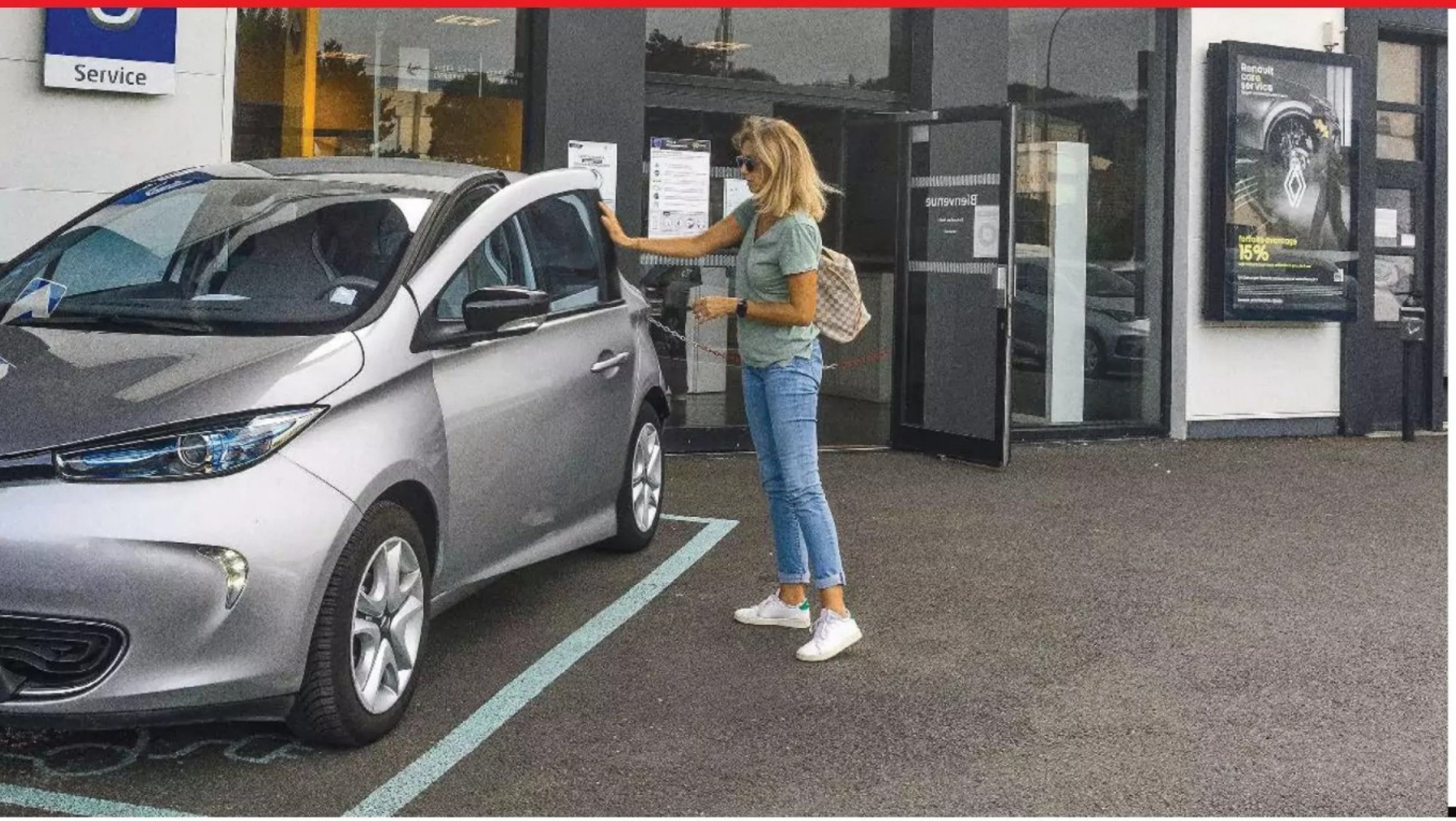
A. SAUNIER

▮4 CV ▮136 ch ▮150 km/h ▮Autonomie: 267 km ▮Coffre: 310 dm³

Selon le mode d'évolution choisi, la 208 électrique présente des visages assez distincts. En ville, il suffit de basculer sur le mode Eco pour que l'autonomie excède très largement les 300 km. Sur route, le mode Normal permet de bénéficier d'une puissance suffisante (environ 110 ch) pour, par exemple, dépasser sans difficulté. Quant au mode Sport, le seul qui mette à disposition toute la cavalerie, il fait de cette Lionne une reine de l'agrément de conduite. Dans tous les cas de figure, le comportement routier est irréprochable et la douceur de conduite, au rendez-vous. Avec sa clim' auto., son démarrage mains libres et ses nombreuses aides à la conduite, l'entrée de gamme Active suffit à la plupart des usages.

Vu une Active de 2021 avec 53 400 km à 11 500 €

Optez pour l'occasion



Honda e 154 35,5 kWh

N. SOLER

▮ 4 CV ▮ 154 ch ▮ 147 km/h ▮ Autonomie: 152 km ▮ Coffre: 171 dm³

Inutile de se mentir : avec sa faible autonomie, la première Honda 100 % électrique est cantonnée aux trajets de proximité. Si ceux-ci ont majoritairement lieu en centre-ville, cette nippone fera alors étalage de tous ses talents. Souple à conduire, elle parvient à se garer dans un trou de souris grâce à son gabarit contenu (3,90 m de long). Au quotidien, vous pourrez profiter de ses nombreux équipements, tels que le toit vitré, les rétroviseurs caméras ou encore cette surprenante planche de bord, toute en écrans, sur laquelle on peut faire évoluer un poisson rouge virtuel. Et lorsqu'il s'agit de s'aventurer sur les grands axes, les 154 ch permettent de se glisser sans peine dans la circulation.

Vu une Advance de 2020 avec 40300 km à 15000 €

Citroën ë-C3 44 kWh

N. SOLER

▮ 4 CV ▮ 113 ch ▮ 135 km/h ▮ Autonomie: 245 km ▮ Coffre: 310 dm³

Star de l'édition 2024 du leasing social, la C3 électrique se trouve désormais en nombre dans les annonces d'occasion. La plupart des voitures proposées à la vente sont des modèles de direction, mais l'écart de prix avec le neuf est suffisamment significatif (environ 2500 €, coup de pouce CEE déduit) pour qu'elles méritent qu'on s'y intéresse. A moins de 20000 €, il est ainsi possible de rouler dans cette citadine aux allures de SUV dont le confort surclasse tout ce que l'on peut trouver dans la catégorie. Bémol, l'autonomie se révèle juste pour les longs parcours. Mais son honnête puissance de charge (100 kW en courant continu) permet de limiter les arrêts à une demi-heure sur une borne rapide.

Vu une You de 2024 avec 4700 km à 18000 €

** Donnée constructeur.*

Besoin d'une electrique : Optez pour l'occasion

Les routières

Tesla Model 3 Auton. Std Plus 54 kWh*

Y. LEFEBVRE

4 CV ▮ 351 ch* ▮ 233 km/h ▮ Autonomie: 377 km ▮ Coffre: 555 + 60 dm³

Au fur et à mesure que l'offre croît, le prix des Tesla d'occasion chute. Désormais, les Model 3 à moins de 20000 € sont légion. Avec ce budget, autant viser cette version qui autorise de longs trajets sans arrêts répétitifs. Elle bénéficie en outre d'une suspension spécifique qui la rend plus confortable que les autres Model 3. Spacieuse et pratique avec son coffre supplémentaire niché sous le capot avant (60 dm³), la Model 3 joue la carte du tout équipé. Dans cette définition, le toit vitré, les sièges électriques et la connectivité dernier cri sont de la partie avec, notamment, les fameuses mises à jour à distance qui permettent de maintenir son auto au niveau de celles tout juste sorties d'usine.

Vu un exemplaire de 2019 avec 116000 km à 19000 €

** Estimations, Tesla ne communique pas ces valeurs.*

Kia EV6 77,4 kWh

N. SOLER

4 CV ▮ 229 ch ▮ 190 km/h ▮ Autonomie: 391 km ▮ Coffre: 490 + 45 dm³

Sauf si son dessin original vous fait craquer, l'EV6 est un modèle avare de sensations. Bien qu'il s'agisse, dans cette version, d'une propulsion, le comportement routier se veut plus rassurant que dynamique. De même, ses 229 ch ne sont pas fainéants, mais, avec plus de 2 tonnes à déplacer, ils incitent à adopter un rythme de sénateur. Une fois ces points assimilés, il ne reste qu'à jouir de l'immense espace intérieur. De quoi donner envie d'y passer des heures. Et cela tombe bien car, avec sa "grosse" batterie qui lui assure une autonomie correcte même sur autoroute, et son architecture 800 V qui autorise des recharges express, cette Kia est la monture parfaite pour les familles qui roulent beaucoup.

Vu un Air Active de 2021 avec 92500 km à 23500 €

BMW iX3 80 kWh

A. SAUNIER

6 CV ▮ 286 ch ▮ 182 km/h ▮ Autonomie: 315 km ▮ Coffre: 458 dm³

Hormis par ses logos et sa calandre semi-occultée, la déclinaison 100 % électrique du précédent X3 ne se distingue pas des autres motorisations de ce SUV. Une discrétion que certains apprécieront, et d'autres pas. Les amateurs de la marque munichoise seront ravis de retrouver ici la qualité de finition à laquelle ils sont habitués. Mais, volant en mains, l'iX3 met plus en avant la douceur de conduite que le dynamisme. Avec 286 ch, les performances sont pourtant au rendez-vous. Autre point sur lequel il se distingue de ses frères thermiques, le confort de suspension est ici très soigné. Enfin, grâce à sa puissance de charge assez élevée (150 kW), il n'a besoin que de 30 minutes pour récupérer 80 % d'énergie.

Vu un Impressive de 2021 avec 71200 km à 32000 €

Porsche Taycan Turbo 93 kWh

N. SOLER

10 CV ▮ 680 ch ▮260 km/h ▮ Autonomie: 399 km ▮ Coffre: 416 + 75 dm³**

A ceux qui pensent qu'une électrique ne peut pas être une "vraie" Porsche, la Taycan apporte la preuve du contraire. Si le couple (850 Nm !) délivré par les deux moteurs – un sur chaque essieu, ce qui fait de cette version une quatre roues motrices – permet des accélérations décoiffantes, c'est l'agilité de cette lourde berline de 2376 kg à vide qui impressionne. Autre performance, les temps de recharge sont des plus courts, la puissance de charge maximale atteignant 270 kW. Si l'équipement de série frôle l'indigence, comme souvent chez Porsche, ce n'est pas véritablement un problème en occasion, car les voitures mises en vente affichent toujours plusieurs milliers, voire dizaines de milliers, d'euros de suppléments.

Vu un exemplaire de 2020 avec 36000 km à 73500 €

*** Donnée constructeur.*

Première voiture
Notre sélection à petits prix

Après avoir stressé pour l'obtention du sésame rose, voici le moment tant attendu de l'achat de sa première voiture. Mais entre ses envies et les contraintes d'un budget serré, le juste milieu n'est pas facile à trouver. Coûts à l'usage réduits, fiabilité limitant le risque de panne, voici celles qui offrent le meilleur compromis.

Votre budget : 2000 €

Ford Ka — LE BON CHOIX — Une 1.2

PHOTOS : N. SOLER

▮ Essence ▮ 4 CV ▮ 69 ch ▮ 149 km/h ▮ 6,6 l/100 km
▮ 3,62 m ▮ Coffre : 260 dm³ ▮ Assurance : 507 €/an *

Moins connue que son aïeule, la deuxième génération de Ka cache une plate-forme de Fiat 500. Elle s'en démarque par un amortissement plus doux et, surtout, par ses tarifs inférieurs à ceux de l'italienne. Le gabarit de poche et le solide 1.2 sont, quant à eux, inchangés, faisant de la petite Ford un régal en ville. Sa bonne volonté permet même d'envisager de grands trajets sans crainte. Sa commande de boîte plaisante et tombant sous la main est un autre atout, tout comme l'appétit mesuré du moteur. Pour les courses, le coffre offrant 50 dm³ de plus que celui de la 500 accueille un sac supplémentaire. Reconnaissable à ses poignées de portes peintes, la Titanium est à privilégier pour bénéficier de la clim' et d'une radio-CD.

Vu une Titanium de 2009 avec 158000 km à 2190 €

Peugeot 307 — LE BON CHOIX — Une 1.4 16V

N. SOLER

DR

▮ Essence ▮ 6 CV ▮ 90 ch ▮ 169 km/h ▮ 7 l/100 km
▮ 4,21 m ▮ Coffre : 378 dm³ ▮ Assurance : 654 €/an *

Plutôt qu'une citadine surcotée, pourquoi ne pas viser une compacte ? Pour le prix d'une 206, vous pouvez ainsi rouler en 307. A la clé, un confort supérieur, un comportement aussi dynamique que rassurant et une dotation plus riche. Pour en profiter pleinement, zappez les versions non restylées (avant 2006), peu fiables. En phase 2, la 307 affiche une belle endurance et une dotation enrichie. Si la Confort d'entrée de gamme reste pingre (mais offre déjà la clim'), la Confort Pack emporte un régulateur de vitesse, une radio-CD et des rétros électriques. Sous le capot, le 1.4 de 75 ayant disparu (pas grave), le choix se fera entre le 1.4 16V et le 1.6 16V. Plus répandu, ce dernier impose hélas une consommation supérieure de 1 l/100 km. A vous de voir…

Vu une Confort Pack de 2006 avec 175000 km à 2200 €

Renault Clio Campus — LE BON CHOIX — Une 1.2 16V

PHOTOS : S. PISSOT

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 75 ch ▮ 161 km/h ▮ 6,5 l/100 km
▮ 3,80 m ▮ Coffre : 281 dm³ ▮ Assurance : 556 €/an *

Rebaptisée Campus courant 2005, la Clio 2 a continué sa carrière en endossant le rôle de produit d'appel. Une configuration qui en fait une valeur sûre aujourd'hui, avec une solidité éprouvée et des coûts à l'usage au ras des pissenlits. Sa forte diffusion, qui offre un large choix en occasion, permet d'écarter les versions de base. On oublie donc les Access et Authentique et leur faible 1.2 de 60 ch au profit de la déclinaison à 16 soupapes (75 ch), associée à une finition Dynamique, qui inclut d'office les antibrouillards, la radio et surtout la climatisation. Au quotidien, son moteur se montre sobre et d'une belle souplesse en ville. Le bon étagement de la boîte de vitesses permet même d'envisager des trajets autoroutiers sans devoir cravacher la mécanique.

Vu une Dynamique 5 portes de 2007 avec 171000 km à 2000 €

** Assurance : prix moyen au tiers pour un jeune de 18 ans habitant Orléans, ayant obtenu son permis à 17 ans après avoir fait la conduite accompagnée.*

Votre budget : 5000 €

Dacia Sandero Stepway

LE BON CHOIX — **Une 0.9 TCe 90**

PHOTOS : N. SOLER

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 90 ch ▮ 158 km/h ▮ 6,8 l/100 km
▮ 4,08 m ▮ Coffre : 366 dm³ ▮ Assurance : 705 €/an*

Moins rustique que la première mouture, la Sandero 2 a gardé les qualités qui ont fait son succès : robustesse, économie à l'usage et belle habitabilité. La version Stepway renforce son pouvoir de séduction avec des attributs de SUV (barres de toit, garde au sol surélevée). En 0.9 TCe, elle gagne en polyvalence avec des performances plus convaincantes et un appétit réduit. Et la large banquette comme le grand coffre vous permettront de partir à quatre en vacances sans sacrifier les bagages. La dotation de la Prestige apparaît même riche, avec radar de recul, GPS (avec écran tactile), régulateur de vitesse et vitres électriques. Avec quatre airbags et l'ESP, de série sur toute la gamme. Pas mal pour du low cost, non ?

Vu une Prestige de 2014 avec 127000 km à 4990 €

Mini Hatch

LE BON CHOIX — **Une One 98 ch**

PHOTOS : N. SOLER

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 98 ch ▮ 174 km/h ▮ 6,6 l/100 km
▮ 3,73 m ▮ Coffre : 181 dm³ ▮ Assurance : 704 €/an*

S'offrir une Mini, un caprice ? Pas forcément, surtout si on choisit la bonne version. Décevante en 75 ch, la One séduit davantage en 98 ch, sans perdre sa sobriété. Elle est en outre mieux perçue par les assureurs que les Cooper. Mais, pour s'offrir une Mini sympa, il faudra être attentif à la présence d'options, notamment les packs, choisis par les acheteurs initiaux. Le pack Salt comporte ainsi des jantes alu de 15'', une climatisation manuelle et des antibrouillards. Voilà qui complète bien une dotation pingre d'origine, sans faire exploser le budget.
Au volant, on retrouve le comportement dynamique qui fait le sel du modèle, mais aussi des aspects pratiques négligés et une habitabilité restreinte, avec un petit coffre et quatre places seulement.

Vu une Pack Salt de 2012 avec 112000 km à 5290 €

Volkswagen Golf 6

LE BON CHOIX — **Une 1.6 TDI 90**

PHOTOS : N. SOLER

▮ Diesel ▮ 5 CV ▮ 90 ch ▮ 176 km/h ▮ 5,8 l/100 km
▮ 4,20 m ▮ Coffre : 395 dm³ ▮ Assurance : 773 €/an*

Bénéficiant d'une image (parfois injustifiée !) de robustesse et dotée d'un bel équipement au chapitre sécurité depuis plusieurs générations, la Golf peut être un bon choix pour commencer sa carrière d'automobiliste, notamment avec ces "petits" diesels. D'une remarquable douceur, sobre et plus à l'abri des pépins que ses grands frères, le 1.6 de 90 ch est parfait pour enchaîner les kilomètres à bord de l'opus 6. Ce dernier est équipé d'office de l'ESP et de sept airbags. Sa qualité de fabrication et la présentation classique lui permettent de traverser les années sans rides. En Confortline, la clim' bizone, le volant cuir multifonction, la radio-CD, ainsi que les phares et essuie-glaces auto. sont de série. Le tout avec une habitabilité généreuse et un vaste coffre.

Vu une Confortline de 2009 avec 168000 km à 5490 €

Première voiture Notre sélection à petits prix

Votre budget : 8 000 €

Audi A1 — LE BON CHOIX — Une 1.6 TDI 105

PHOTO : N. SOLER

▮ Diesel ▮ 5 CV ▮ 105 ch ▮ 188 km/h ▮ 5,3 l/100 km
▮ 3,96 m ▮ Coffre : 270 dm³ ▮ Assurance : 794 €/an *

Plus de quinze ans après ses débuts, l'A1 reste l'une des références parmi les citadines chics. A son crédit, une forte image de marque, notamment justifiée par une finition digne des segments supérieurs, et une offre valorisante coté moteurs. Hélas, les 1.2 TSI ont connu leur lot de soucis (distribution). Moins en vue, les diesels permettent de réaliser de belles affaires, surtout en trois portes. Cette version est en effet 1 000 € moins chère en occasion, mais se contente d'une banquette deux places. L'économie réalisée permet de viser un TDI 105 plutôt qu'un 90, moins vif et moins sobre, mais surtout d'éviter la triste entrée de gamme Attraction. En Ambiente, la clim' auto., l'ordinateur de bord et le régulateur de vitesse s'invitent à bord.

Vu une Ambiente de 2013 avec 143 000 km à 7 990 €

Smart Fortwo — LE BON CHOIX — Une 1.0 BVA

SMART — N. SOLER

▮ Essence ▮ 4 CV ▮ 71 ch ▮ 144 km/h ▮ 6,1 l/100 km
▮ 2,69 m ▮ Coffre : 128 dm³ ▮ Assurance : 755 €/an *

Si elle n'a pas l'aura de son aïeule, la Fortwo reste l'une des autos les plus à son aise en ville. Gabarit de poche, diamètre de braquage record (7,30 m seulement), la petite Smart conserve ses qualités historiques, et corrige ses défauts. Les deux occupants sont mieux logés, avec une largeur accrue et une finition en progrès. Sur la route, le comportement rassure davantage et permet des virés extra-urbaines sans crainte. Son terrain de prédilection reste la ville, ce qui incite à privilégier la boîte automatique. Associée au 1.0, elle améliore grandement les reprises sans plomber la consommation. A l'achat, zappez la pingre Pure au profit d'une Passion, dotée du Bluetooth, de la clim' auto., d'un système audio avec ports USB et de jantes alu.

Vu une Passion de 2016 avec 105 000 km à 8 390 €

Peugeot 2008 — LE BON CHOIX — Un 1.6 e-HDi 92

PHOTO : N. SOLER

▮ Diesel ▮ 5 CV ▮ 92 ch ▮ 173 km/h ▮ 5,4 l/100 km
▮ 4,15 m ▮ Coffre : 430 dm³ ▮ Assurance : 851 €/an *

Gros succès parmi les SUV citadins, l'ancien 2008 est aujourd'hui à prix abordable en seconde main. Mais, entre les soucis de distribution des PureTech et les avaries d'AdBlue des BlueHDI, mieux vaut ne pas se tromper de modèle. Proposé en début de carrière, le 1.6 e-HDi affiche une rassurante robustesse et garantit d'excellentes prestations. Sobre et plein de bonne volonté, il va comme un gant au Peugeot. Son grand coffre et ses aptitudes routières incitent au voyage, surtout dans la séduisante finition Allure. Jantes alu de 16", radar de recul, clim', phares et essuie-glaces automatiques, celle-ci ne manque de rien. Il faudra juste s'assurer que le petit volant ne masque pas trop les compteurs en fonction de votre morphologie.

Vu une Allure de 2014 avec 134 000 km à 7 890 €

Renault Zoe — LE BON CHOIX — Une R110

PHOTO : N. SOLER

▮ Electrique ▮ 2 CV ▮ 109 ch ▮ 138 km/h ▮ Autonomie : 235 km
▮ 4,09 m ▮ Coffre : 350 dm³ ▮ Assurance : 667 €/an *

Quoi de mieux qu'une petite électrique pour étrenner son permis dans une ambiance zen ? Présentation apaisante, conduite douce, la Zoe offre tout cela dans un gabarit aussi contenu que son prix. Car les électriques n'ont guère les faveurs des acheteurs, ce qui modère les tarifs. Vous pouvez donc viser les autos dotées de la batterie de 41 kW, apparue en 2017, sans vous ruiner. Y compris la tonique R110 en version Intens. Si l'autonomie progresse peu par rapport à la R92, l'agrément fait un bond en avant. Côté équipement, le système audio Arkamys, la caméra de recul et le chauffage pilotable à distance rendent l'auto plus désirable qu'en Life, sans grosse majoration du prix. Une aubaine ! Pensez juste à demander un SoH** pour contrôler la santé des accus.

Vu une Intens de 2019 avec 52 000 km à 6 990 €

** Assurance : prix moyen au tiers pour un homme de 18 ans habitant Orléans, ayant obtenu son permis à 17 ans après avoir fait la conduite accompagnée. ** State of health.*

Spécial Familles Des occasions

Par Pierre Audemar

Qu'il s'agisse des trajets du quotidien ou des départs en vacances, trouver la voiture idéale, à bon prix, pour transporter sa famille ne va pas de soi. Habitabilité, volume de coffre, confort : les modèles que nous avons sélectionnés excellent dans ces domaines.

Déposer les enfants à l'école, les emmener avec leurs copains aux activités du mercredi après-midi, partir en week-end avec mamie et papi ou sa famille recomposée… les raisons de voyager en nombre avec la voiture principale du foyer ne manquent pas. Mais lorsqu'il s'agit de choisir une occasion pour tenir ce rôle, pas facile de ne pas se tromper. En effet, sauf à débarquer chez le vendeur avec toute la tribu, sièges auto et rehausseurs compris, jauger l'espace disponible à bord, notamment aux places arrière, n'a rien d'évident. D'autant que beaucoup de modèles prétendument familiaux ne peuvent pas, par exemple, accueillir trois dispositifs de retenue pour enfants sur leur banquette.

Qui dit voyage en troupe dit du même coup bagages en quantité. Un coffre généreux, mais également facile à charger, voire modulable (ceux qui ont déjà essayé de faire entrer une paire de bicyclettes dans leur auto comprendront), n'a donc rien d'un luxe. Outre ces points, il faudra aussi apporter un soin particulier à la vérification du respect des échéances d'entretien et à l'usure de certains composants (freins, embrayage…), surtout si la voiture a tracté et que ceux-ci ont donc été plus sollicités qu'en temps normal. Ces conditions remplies, vous constaterez, en parcourant notre sélection, qu'élégance et agrément de conduite peuvent, en prime, être de la partie.

SEAT

Pour une famille de quatre personnes

Citroën C3 Picasso 1.6 HDi

N.SOLER

Diesel ▮ 5 CV ▮ 92 ch ▮ 168 km/h ▮ 6,1 l/100 km ▮ Coffre: 403/500 dm³

Avec ses lignes mêlant habilement cubisme et rondeurs, le petit monospace Citroën parvient à offrir beaucoup d'espace à bord dans un gabarit contenu (4,08 m). Les surfaces vitrées généreuses seront appréciées des plus petits, tout comme la position surélevée, qui leur permettra de conserver un œil sur la route. Pour ne pas choisir entre espace arrière et coffre, la banquette coulissante (sur 13 cm) aux dossiers inclinables sera un plus. Autre astuce qui plaira aux parents : la sécurité enfants est électrique et peut donc être manipulée depuis les places avant. Reste à choisir le moteur au sein d'une large gamme qui a compté quelques brebis galeuses. Notre choix se porte sur le 1.6 HDi 92, fiable, sobre, mais aussi volontaire.

Vu un Exclusive de 2012 avec 123500 km à 6500 €

Dacia Duster 1.5 Blue dCi

A. SAUNIER

Diesel ▮ 6 CV ▮ 115 ch ▮ 172 km/h ▮ 5,7 l/100 km ▮ Coffre: 479 dm³

Il faut parfois savoir dépenser un peu plus au départ pour faire des économies sur le long terme. En occasion, la variante de 115 ch du 1.5 diesel est, logiquement, plus coûteuse que celle de 110 ch qui l'a précédée. Mais son moindre appétit (0,7 l/100 km de moins en moyenne et 1 l/100 km sur autoroute) permet de vite récupérer sa mise. Non seulement ce Duster 2 ne met pas à mal le budget familial, mais il se montre des plus doux avec les vertèbres de ses occupants grâce à un amortissement soigné. A l'arrière, deux adultes de bon gabarit se trouveront confortablement installés. Et les bagages ne seront pas à l'étroit dans la généreuse malle. Visez les finitions haut de gamme afin d'obtenir un équipement décent (clim'…).

Vu un Prestige de 2019 avec 142500 km à 11000 €

XXL

Skoda Kamiq 1.5 TSI ACT DSG

N. SOLER

Essence ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 206 km/h ▮ 6,9 l/100 km ▮ Coffre: 360 dm³

Chez Skoda, offrir un espace habitable supérieur à celui de la concurrence, c'est une marque de fabrique. Malgré une longueur contenue (4,24 m), le Kamiq ne fait pas exception à cette règle. Quatre adultes voyageront ainsi confortablement, même si les deux personnes installées à l'arrière sont de grande taille. En occasion, on trouve principalement des exemplaires dotés du trois cylindres 1.0. Si vous fréquentez assidûment les voies rapides, le quatre cylindres 1.5 sera toutefois plus à son aise, surtout en charge. Et sans consommer plus, grâce à son système de déconnexion des cylindres. Un bloc qui se marie à merveille avec la douce mais réactive boîte DSG à sept rapports.

Vu un Scoutline de 2021 avec 99300 km à 18000 €

Volkswagen Golf SW 2.0 TDI DSG

F. GROUT

Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 223 km/h* ▮ 5,2 l/100 km ▮ Coffre: 610 dm³

Si vos enfants n'ont pas une taille de basketteurs mais que vous ne parvenez pas à limiter le nombre des bagages de la famille lors des départs en week-end, la Golf 8 SW est la voiture idéale. Le volume de sa malle dépasse, en effet, celui de bien des breaks des segments supérieurs. Et, une fois la banquette rabattue, à vous les joies des brocantes, plus de 1600 dm³ étant alors disponibles. Avec le "gros" 2.0 TDI, cette Volkswagen ne craint pas la charge. Mais elle n'en oublie pas pour autant de rester sobre en toutes circonstances. On retrouve à bord les atouts qui ont fait le succès de cette lignée, à commencer par une qualité de fabrication soignée. Et, c'est nouveau, un équipement correct dès l'entrée de gamme.

Vu une Life de 2021 avec 104400 km à 19000 €

** Donnée constructeur.*

Des occasions XXL

Pour une famille de cinq personnes

Peugeot 5008 1.6 HDi

A. SAUNIER

Diesel ▮ 6 CV ▮ 115 ch ▮ 178 km/h ▮ 6,4 l/100 km ▮ Coffre: 622/732 dm³

En reprenant la base du 3008 de première génération, Peugeot a donné naissance à un monospace compact des plus réussis. De l'habitacle lumineux au volume de chargement XXL, il coche toutes les cases de la voiture familiale. Et même plus ! Ainsi, ses sièges indépendants au deuxième rang permettent d'installer trois adultes qui n'auront pas (trop) à y jouer des coudes. Ou, possibilité trop rare, d'y fixer trois sièges enfant et/ou rehausseurs. Coulissants, inclinables et escamotables dans le plancher, les sièges arrière permettent également toutes les fantaisies en matière de modularité. Quant au conducteur, il appréciera l'agrément délivré par la variante 115 ch, la plus fiable de tous les 1.6 HDi.

Vu un Allure de 2015 avec 149600 km à 8000 €

Dacia Lodgy 1.5 dCi

CH. MARTIN

Diesel ▮ 5 CV ▮ 107 ch ▮ 170 km/h ▮ 6 l/100 km ▮ Coffre : 870 dm³

Dresser la liste de tout ce qu'il est possible de faire entrer dans le coffre du Lodgy aurait des airs d'inventaire à la Prévert. Dans sa catégorie, il supplante, et de loin, tout ce que l'on peut trouver. Les occupants de la banquette ont droit à moins de largesse, mais l'espace n'y est pas ridicule. Comme toutes les Dacia, le Lodgy impose de recourir aux finitions haut de gamme pour obtenir une dotation décente. La Stepway, avec ses larges protections de carrosserie en plastique qui lui donnent un look plus valorisant, est ainsi un bon choix. Vu le gabarit de l'auto, préférez le diesel de 110 ch. A partir de 2014, ce bloc s'est débarrassé de ses défauts de jeunesse et se montre robuste s'il a été correctement entretenu.

Vu un Stepway de 2016 avec 88500 km à 11500 €

Citroën C5 Aircross 1.6 PureTech

N. SOLER

Essence ▮ 10 CV ▮ 180 ch ▮ 207 km/h ▮ 8,5 l/100 km ▮ Coffre: 615/755 dm³

Chargé de succéder au monospace Picasso, le premier C5 Aircross en a repris bon nombre de recettes. A commencer par une modularité rarement vue sur un SUV compact. La banquette a cédé sa place à des sièges indépendants et coulissants. Outre le fait que cela permet l'installation de trois sièges bébé, c'est également un moyen d'agrandir le coffre, déjà volumineux en configuration standard, tout en voyageant à cinq. En rabattant la seconde rangée, on obtient en plus un espace de chargement plat. Côté confort, ce Citroën n'a de leçon à recevoir de personne. Et, avec le tandem 1.6 essence 180 et boîte auto. à huit vitesses, l'agrément de conduite, la souplesse, mais surtout la fiabilité, sont de la partie.

Vu un Shine Pack de 2019 avec 87000 km à 16500 €

Skoda Kodiaq 2.0 TDI DSG

B. ROUFFIGNAC / SKODA

Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 189 km/h ▮ 7,4 l/100 km ▮ Coffre: 589/784 dm³

Voyager en classe affaires au prix de l'économique, c'est possible, à condition d'opter pour la première génération du Kodiaq. Si, techniquement, il partage tout avec son duo de cousins Seat Tarraco/VW Tiguan Allspace, il se montre encore plus généreux à bord, que ce soit pour caser les jambes des passagers

Nissan X-Trail e-Power

F. GROUT

Hybride ▮ 8 CV ▮ 204 ch ▮ 170 km/h* ▮ 5,7 l/100 km* ▮ Coffre: 484/690 dm³

Depuis l'arrivée du Qashqai, le X-Trail n'a plus la cote auprès des acheteurs. Si vous envisagez de conserver votre prochain SUV au moins cinq ans, voilà une chance de faire de très belles affaires en occasion. D'autant que les prestations familiales de ce Nissan sont d'un excellent niveau. Outre l'espace intérieur, on peut notamment mettre à son crédit des suspensions réglées aux petits oignons. La particularité du système hybride Nissan, c'est que seul le moteur électrique sert à entraîner les roues (le thermique produit de l'énergie à destination des batteries). Outre un appétit très mesuré, cela lui permet de se montrer presque aussi agréable à conduire qu'une voiture électrique.

Vu un N-Connecta de 2023 avec 94000 km à 23000 €

** Donnée constructeur*

VW Touran 1.5 TSI Evo

N. SOLER

Essence ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 209 km/h ▮ 5,5 l/100 km ▮ Coffre: 502/677 dm³

Dernier monospace compact européen toujours produit, le troisième opus du Touran conserve, malgré ses 10 ans, de nombreux atouts. A commencer par son ratio encombrement extérieur/volume intérieur. Pas plus long qu'un Tiguan (4,53 m contre 4,54 m), il accueille cinq passagers dans des conditions optimales grâce à ses sièges indépendants. Si la taille du coffre prime à vos yeux, évitez les exemplaires dotés du troisième rang optionnel, qui fait perdre une centaine de décimètres cubes de volume de chargement. Pour passer en mode "camionnette", il suffit de glisser les sièges arrière (2e et éventuel 3e rang) sous le plancher. Le 1.5 essence est un dur à la tâche, mais ne se montre pas trop gourmand en carburant.

Vu un Lounge de 2021 avec 71000 km à 24000 €

ou leurs bagages. La banquette coulissante, de série sur toutes les finitions, est un atout dont ne peuvent pas se targuer la majeure partie de ses rivaux. Plus sobre et plus souple que les 190 et 200 ch, le 2.0 TDI 150 ch suffit. Enfin, côté équipement, hormis sur l'entrée de gamme Active, quasi introuvable, la générosité est de mise.

Vu un Sportline de 2019 avec 132000 km à 21000 €

Mercedes GLB 200 d

MERCEDES-BENZ

Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 200 km/h ▮ 6,2 l/100 km ▮ Coffre: 429/555 dm³

Basé sur le GLA, le GLB corrige les deux principaux défauts de son petit frère : le manque d'espace aux places arrière et un coffre exigu. Il va même jusqu'à proposer une banquette coulissante de série ! Dans une offre mécanique pléthorique, ce n'est pas un hasard si le diesel de 150 ch est le plus présent en occasion : c'est lui qui affiche le meilleur rapport performances/sobriété, les versions 220 d étant pénalisées par la présence imposée de la transmission intégrale. En revanche, évitez les AMG Line, à l'amortissement plus ferme. Un peu mieux équipée que l'entrée de gamme Progressive Line, mais pas plus chère en occasion, la finition Business Line propose le meilleur compromis.

Vu un Business Line de 2022 avec 62600 km à 28000 €

Des occasions XXL

Pour une famille de six personnes et plus

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI

J. PEYROU

Diesel ▮ 9 CV ▮ 170 ch ▮ 203 km/h ▮ 7 l/100 km ▮ Coffre: 573 dm³

Catalogué comme compact, le Zafira 3 affiche des cotes extérieures (4,66 m de long) proches de celles d'un grand monospace. Cela lui permet d'accueillir sept passagers (les trois rangées de sièges étaient livrées de série, sauf à choisir une option de suppression) dans de bonnes conditions. Pour déplacer décemment une telle famille et ses bagages, il faut un moteur vigoureux. Un rôle que la déclinaison 170 ch du 2.0 maison endosse avec talent. D'autant qu'elle se révèle robuste et que sa consommation reste mesurée. Cet Opel offre un bon compromis entre dynamisme et confort. Et son contenu technologique se montre digne d'une voiture moderne, ce bloc n'étant marié qu'aux finitions haut de gamme.

Vu un Elite de 2016 avec 128500 km à 11000 €

Ford S-Max 2.0 TDCi

FORD

Diesel ▮ 10 CV ▮ 180 ch ▮ 195 km/h ▮ 7,5 l/100 km ▮ Coffre: 607/750 dm³

Lorsque l'on est à la tête d'une famille nombreuse, un grand monospace a tout de la voiture idéale. Pour ceux qui ne veulent sacrifier ni l'esthétique ni le dynamisme de conduite, il y a le Ford S-Max. Malgré son profil de break de chasse, ce deuxième opus offre un espace intérieur presque aussi généreux que le Galaxy. Et il en conserve la modularité, à commencer par les sièges arrière indépendants (coulissants au 2e rang) qui se rabattent de façon à former un plancher complètement plat. Si la praticité, c'est bien, personne n'a rien contre une touche de luxe. Avec sa sellerie en cuir et son système audio haut de gamme, ainsi que son toit vitré panoramique, la finition Vignale se donne des airs de limousine.

Vu un Vignale de 2017 avec 133300 km à 17200 €

Seat Alhambra 2.0 TDI

SEAT

Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 188 km/h ▮ 7,6 l/100 km ▮ Coffre: 619/731 dm³

Comme la plupart des Seat, l'Alhambra est quelque peu passé à côté de sa carrière en neuf à cause de son cousin, le VW Sharan 2. Les deux autos étant, aux logos et à quelques détails de présentation près, parfaitement identiques, autant opter pour l'ibère, dont les tarifs sont moins élevés. Avec ses cotes intérieures généreuses, ses sept sièges indépendants, qui s'escamotent de façon à obtenir un volume de chargement plat, et ses larges surfaces vitrées, il accueille sept adultes dans les meilleures conditions. Moins présent en occasion que le 140, le 2.0 diesel de 150 ch compense un prix d'achat supérieur par un appétit moindre… et un fonctionnement plus souple et moins bruyant.

Vu un Style de 2016 avec 144400 km à 19000 €

Dacia Jogger Hybrid 7pl.

A. SAUNIER

Hybride ▮ 5 CV ▮ 140 ch ▮ 154 km/h ▮ 6,4 l/100 km ▮ Coffre: 815 dm³

Plus de 20000 € pour une Dacia d'occasion, cela peut paraître beaucoup. Mais, à ce tarif, il est possible de s'offrir un Jogger presque neuf. Imbattable ! Successeur des Logan MCV et Lodgy, ce break est doté du meilleur volume intérieur de son segment, notamment en garde au toit. Si vous roulez fréquemment chargé, oubliez la version GPL. Certes économique à l'usage, elle manque de souffle dans ce break qui affiche déjà plus de 1400 kg à vide. Les 30 ch supplémentaires et la réactivité de la boîte à double embrayage de l'hybride seront de précieux alliés lorsque l'auto sera chargée et qu'il faudra engager un dépassement. Et son appétit limité n'écornera pas trop le budget familial.

Vu une Extreme de 2023 avec 38200 km à 21000 €

Y. LEFEBVRE

Modèles néo-rétro, un caprice raisonnable ?

Avec leurs lignes jouant à fond la carte de la nostalgie, les voitures néo-rétro attirent irrésistiblement l'œil. Mais, entre les contraintes imposées à l'usage et les prétentions parfois excessives à l'achat, toutes ne se valent pas. Auto Plus vous dit quels sont les bons choix et ceux à éviter.

Alpine A110 (depuis 2018)

Y. LEFEBVRE

LE BON CHOIX une 252 ch

▮ Essence ▮ 15 CV ▮ 252 ch ▮ 250 km/h ▮ 7,1 l/100 km
▮ Coffre : 90/95 dm³ (AR/AV)

C'est l'un des come-back les plus réussis de l'histoire récente de l'automobile. En faisant revivre la mythique berlinette, Alpine a donné naissance à une vraie sportive, qui sait se montrer aussi convaincante sur circuit que vivable au quotidien. Le modèle de base du lancement, fort de 252 ch, offre déjà un plaisir rare au volant, le poids contenu de l'auto y contribuant largement. Le 1.8 turbo a aussi le bon goût d'être robuste et sobre. La boîte robotisée EDC peut se montrer fragile au niveau des embrayages en usage intensif, mais s'avère efficace au quotidien. Née il y a huit ans et bientôt poussée vers la sortie, l'A110 est d'ores et déjà un collector introuvable à moins de 50 000 €. Ne tardez pas à vous mettre en quête d'un exemplaire avec peu de kilomètres.

Vu une Pure de 2020 avec 56 000 km à 52 900 €

VERDICT Déjà un collector !

Chrysler PT Cruiser (2000-2010)

N. SOLER

LE BON CHOIX un 2.2 CRD restylé

▮ Diesel ▮ 8 CV ▮ 150 ch ▮ 183 km/h ▮ 6,9 l/100 km
▮ Coffre : 520 dm³

Monospace compact au look de break américain des années 1940, le PT Cruiser a connu un joli succès chez nous. Aux côtés des 2.0 et 2.4 essence, le 2.2 diesel d'origine Mercedes est le plus répandu et le plus recommandable. Surtout depuis les retouches de fin 2005, qui règlent les soucis d'injecteurs des premiers modèles et font passer la puissance de 121 à 150 ch sans majorer l'appétit. A l'intérieur, la planche de bord couleur caisse produit son petit effet, tandis que le grand coffre atteint 1 818 dm³ une fois la banquette rabattue. Autre atout, la belle luminosité, qui ne peut toutefois faire oublier les plastiques bon marché. A surveiller à l'achat : l'état général et le kilométrage de l'exemplaire convoité, les autos ayant passé les 200 000 km étant majoritaires.

Vu un exemplaire de 2007 avec 168 000 km à 4 590 €

VERDICT Intéressant sous conditions

Modèles néo-rétro, un caprice raisonnable ?

Citroën C3 Pluriel (2003-2010)

PH. TISSIER/PILOU

LE BON CHOIX une 1.4 essence

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 75 ch ▮ 163 km/h ▮ 6,8 l/100 km
▮ Coffre : 266 dm³

Avec sa bouille tout en rondeur et sa capote couvrant l'habitacle, la C3 Pluriel rappelle furieusement la célèbre 2 CV. Mais elle pousse le concept encore plus loin, puisque les arches de toit se démontent, tandis que le couvercle de coffre articulé en bas en fait presque un pick-up. Seul bémol : les montants ne peuvent être laissés dans la voiture, ce qui empêche de la couvrir en cas de pluie inopinée. A l'usage, on retrouve les qualités de la première C3 : confort, faible coût d'utilisation. Plus discret que le diesel, évitant la pénible boîte robotisée du 1.6 16V, le 1.4 d'entrée de gamme est le meilleur choix. Mais fuyez les premiers modèles (2003-2004), qui connaissent des casses de ressorts d'amortisseurs et souffrent de soucis d'étanchéité.

Vu un exemplaire de 2007 avec 129000 km à 3000 €

VERDICT Sympathique et raisonnable

Fiat 500 (2007-2024)

N. SOLER

LE BON CHOIX une 500C 1.2

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 69 ch ▮ 148 km/h ▮ 6,7 l/100 km
▮ Coffre : 207 dm³

Plus gros succès de la marque au XXIe siècle, la 500 de 2007 a connu une très longue carrière, offrant un large choix en occasion. Le petit 1.2 d'entrée de gamme se révèle le plus adapté à la puce italienne (3,55 m de long). Fiable, assez sobre et souple en ville, il permet en outre de réduire la mise de départ. Et ainsi de se faire plaisir en visant une 500C dotée d'un toit en toile escamotable. Si la visibilité arrière en pâtit une fois ce dernier replié, les autres qualités restent intactes.
La présentation rétro fait mouche et l'équipement apparaît toujours dans le coup. Car l'auto s'est plus vendue en Lounge qu'en Pop, ce qui permet de profiter de la climatisation, de jantes alu de 15", du Bluetooth, d'un volant cuir multifonction et de touches de chrome.

Vu une Lounge de 2013 avec 126000 km à 5290 €

VERDICT Une starlette abordable

Fiat 124 (2016-2020)

D. MEUNIER

LE BON CHOIX une BVM

▮ Essence ▮ 8 CV ▮ 140 ch ▮ 209 km/h ▮ 7,1 l/100 km
▮ Coffre : 140 dm³

Dérivée de la Mazda MX-5, la 124 Spider adopte une carrosserie spécifique évoquant son illustre aïeule, tout en s'équipant d'un 1.4 turbo maison fiable et moins gourmand que son homologue nippon. Sa sonorité plaisante et sa souplesse en font un excellent compagnon de voyage, d'autant que la suspension privilégie davantage le confort que celle de la Mazda. La capote manuelle permet de découvrir l'italienne en quatre secondes, et assure une bonne isolation phonique. A bord, la présentation reste classique, et la qualité perçue, très correcte. La position de conduite est idéale, avec un petit levier de vitesses tombant bien sous la main, mais les plus de 1,90 m se sentiront à l'étroit. Côté équipement, guettez les options radar de recul et sièges chauffants.

Vu une "base" de 2019 avec 87000 km à 18990 €

VERDICT Un bon plan !

Hyundai Ioniq 5 (depuis 2022)

A. SAUNIER

LE BON CHOIX une 73 kWh

▮ Electrique ▮ 4 CV ▮ 218 ch ▮ 186 km/h ▮ Autonomie : 396 km
▮ Coffre : 474 à 608 dm³

Son look de grosse berline compacte un brin rétro cache des dimensions de SUV familial, confirmées par son habitabilité généreuse et son grand coffre (complété par un "frunk" de 53 dm³ à l'avant). La banquette coulissante permet de disposer d'un espace digne d'une limousine. Aux places avant, les deux écrans de 12,3"/31 cm et leur graphisme épuré assurent le spectacle, tandis que les nombreux rangements facilitent la vie. A l'usage, la version 58 kWh d'entrée de gamme apparaît un peu juste au vu du gabarit de l'engin. La 73 kWh convainc davantage, d'autant que son architecture 800 V permet des recharges ultra-rapides. Côté dotation, les aides à la conduite, le siège conducteur électrique et la sellerie cuir-tissu font de la Creative un bon compromis.

Vu une Creative de 2021 avec 67000 km à 23990 €

VERDICT Intéressant

Mini Hatch (2014-2023)

N. SOLER

▮ Essence ▮ 5 CV ▮ 136 ch ▮ 205 km/h ▮ 6,6 l/100 km
▮ Coffre: 200 dm³

La troisième génération (type F56) de l'ère BMW conserve son look inimitable, mais affiche un gabarit en hausse (3,83 m de long). Sous le capot, l'arrivée de moteurs trois cylindres n'entame pas le plaisir dès lors qu'on laisse de côté le 1.2 de 75 ch d'entrée de gamme. Plaisante en 102 ch, la Mini devient encore plus amusante avec le 1.5 de 136 ch de la Cooper, par ailleurs plus sobre que son petit frère. Dans les deux cas, les moteurs sont solides, et le risque de panne très faible. A bord, la présentation conserve tout son charme, avec des compteurs ronds et une finition soignée. En revanche, la banquette n'accueille que deux personnes, tandis que la dotation de série est pingre. Visez les modèles dotés du pack Chili (clim', phares et essuie-glaces auto.), assez courants sur le marché.

Vu une Pack Chili de 2016 avec 106000 km à 9990 €

VERDICT Une valeur sûre

Renault 5 (depuis 2024)

A. CORTESI

▮ Electrique ▮ 5 CV ▮ 120 ch ▮ 151 km/h ▮ Autonomie : 280 km
▮ Coffre: 310 dm³

Version "de base" au lancement – la Five et ses 95 ch sont arrivés quelques mois plus tard –, la déclinaison 120 ch est actuellement la plus abordable dans les annonces. Sa batterie de 40 kWh assure une autonomie de 280 km en moyenne selon notre labo, mais seulement 205 km sur autoroute, avec un temps de charge de 18 h sur secteur ou 4 h sur Wallbox. Suffisant pour des trajets essentiellement urbains, d'autant que le charme opère déjà. Car, en Evolution, premier niveau disponible avec ce bloc, le look fait mouche. L'équipement, lui, offre l'essentiel : clim' auto., pompe à chaleur et chargeur rapide (80 kW) sont livrés d'office. Cela dit, le modique écart de prix avec le neuf – qui ne bénéficie pourtant, pour l'heure, que d'une faible remise – incite à attendre.

Vu une Evolution de 2025 avec 8000 km à 23990 €

VERDICT Encore un peu chère

Volkswagen Coccinelle (2011-2019)

N. SOLER

▮ Essence ▮ 7 CV ▮ 160 ch ▮ 203 km/h ▮ 7,9 l/100 km
▮ Coffre: 340 dm³

Après la New Beetle, la Coccinelle tente de ressusciter la mythique Cox avec un modèle aux formes rondes et craquantes. Stricte quatre places, cette compacte trois portes reprend la plate-forme de la Golf 6, à laquelle elle emprunte aussi ses moteurs TSI. Séduisant sur le papier, le 102 est, hélas, équipé d'une chaîne de distribution fragile. Son grand frère, le 1.4, est né avec le même souci, heureusement résolu avant le lancement en 2011. Avec 160 ch, les performances sont logiquement très bonnes, sans que la consommation augmente trop. Dommage, la boîte DSG réclame un supplément important (de 1000 à 1500 €). Privée de clim' et de GPS, la version de base manque de piment, au contraire de la Vintage, agrémentée de jolies touches de chrome.

Vu une Vintage de 2013 avec 128000 km à 11990 €

VERDICT Abordable avec une boîte de vitesses manuelle

Volkswagen ID. Buzz (depuis 2022)

D. MEUNIER

▮ Electrique ▮ 5 CV ▮ 204 ch ▮ 145 km/h ▮ Autonomie: 340 km
▮ Coffre: 1121 dm³

Avec son look aguicheur et son vaste habitacle bien pensé, l'ID. Buzz avait de quoi séduire les familles. Hélas, son champ d'action limité (340 km en moyenne, et seulement 285 km sur autoroute) et ses tarifs très élevés en neuf ont freiné les ardeurs des acheteurs. Certes, on peut passer de 5 à 80 % de charge en 30 mn sur une borne de 170 kW, mais il faut 7 h 30 pour un "plein" sur une Wallbox de 11 kW. Autre déception : la dotation réduite, qui oblige à remettre la main au portefeuille pour avoir droit à la jolie peinture bicolore, ou au mobilier assorti. Pire, la caméra de recul et les portes coulissantes électriques sont aussi facturées en sus ! Ce qui met le ticket d'entrée à 55000 € environ en neuf, et encore 40000 € en seconde main. Un peu cher pour un caprice…

Vu un Pro 204 ch de 2023 avec 25000 km à 39990 €

VERDICT Trop limité en autonomie

Site de reprise "CASH"

Comment en obtenir le maximum ?

En quelques années, le nombre de professionnels proposant une reprise "sèche" de votre auto, c'est-à-dire sans vous contraindre à acheter un autre véhicule, s'est multiplié. Si ce service semble de prime abord alléchant, les offres sont souvent très basses. Heureusement, certaines astuces vous permettront d'obtenir un montant décent pour votre voiture.

Par Pierre Audemar

Voilà encore dix ans, lorsque vous souhaitiez vous défaire d'une auto en état de rouler sans en acquérir une nouvelle, passer une petite annonce et trouver un particulier intéressé était la seule option. Depuis, de nombreux sites internet et une poignée d'entreprises "en dur", aux noms souvent évocateurs (Car&Cash, AutoEasy, Vendezvotrevoiture.fr…), promettent de reprendre presque n'importe quel véhicule sans aucune condition d'achat. Pour le vendeur, la promesse est double. D'une part, on lui assure une transaction rapide avec une affaire généralement bouclée sous 48 à 72 heures à compter du premier contact. D'autre part, la notoriété de ces enseignes le délivre de l'angoisse de l'escroquerie. Une fois un accord trouvé, la somme convenue sera versée sur son compte bancaire. Pas de risque de faux chèque de banque ou de virement fantôme. De très nombreux concessionnaires ont aussi su voir le potentiel d'un tel filon qu'ils ont rapidement exploité. Aujourd'hui, les plus grands groupes (Autosphere, Jean Lain Mobilités, BYmyCAR…) proposent ce service, rendant son accès plus facile pour les vendeurs potentiels. Ces transactions simplifiées et sécurisées ont toutefois un prix. Au sens propre du terme ! En effet, les sommes offertes sont sensiblement inférieures à celles que vous pourriez espérer en cédant votre véhicule de façon plus traditionnelle. Au point que, lorsque l'on consulte les avis de clients déçus sur le Net, certains des qualificatifs employés ne manquent pas de piquant… Certes, comme avec n'importe quel professionnel, les montants négociés seront toujours moins importants qu'en faisant directement affaire avec un acheteur particulier. Mais en suivant quelques conseils et en jouant habilement de la concurrence, il est parfaitement possible de retirer un prix honorable de son auto. Voici comment…

Préparez votre voiture…

Une auto propre, c'est une première impression positive

Cela semble presque idiot à écrire tant cela paraît évident, mais il est toujours bon de le rappeler. L'interlocuteur qui établira le montant de reprise définitif sera forcément favorablement influencé par un véhicule qui a été récemment nettoyé. Sans aller jusqu'à recourir à un service professionnel, un lavage haute pression et un coup d'aspirateur à bord sont indispensables. Car n'espérez pas masquer une petite bosse ou une griffure sous une couche de poussière : un professionnel aguerri ne sera pas dupé par ce stratagème. Dans le même esprit, décrassez le cendrier et les vide-poches, et retirez les tapis de sol s'ils sont usés.

A. SÉCHET

Corrigez les petits bobos

Là encore, pas question de se lancer dans des opérations coûteuses. Mais remplacer un enjoliveur manquant, recoller une baguette de protection mal fixée ou effacer certaines légères éraflures à l'aide d'un stylo de retouche (10 à 15 €, à acheter de préférence en concession afin d'avoir la couleur qui correspond exactement à votre voiture) peut vous éviter plusieurs centaines d'euros de décote sur l'offre finale.

Y. LEFBVRE

SHUTTERSTOCK

… Et un dossier béton

Regroupez l'indispensable paperasse

ADOBE STOCK

La carte grise est, bien sûr, incontournable pour ce genre de transaction. Pensez également à vous munir de votre pièce d'identité, ainsi que de celle de l'éventuel second propriétaire. Attention, si votre nom n'apparaît pas sur la carte grise, au moins l'un des propriétaires devra vous accompagner. En effet, un professionnel sérieux refusera de conclure l'affaire avec un tiers. Si vous avez hérité du véhicule et que vous n'avez pas encore fait changer la carte grise, munissez-vous des documents notariaux prouvant que vous êtes, en tant que légataire, le nouveau propriétaire. Enfin, certains pros réclameront la preuve que l'auto est assurée. N'oubliez donc pas l'attestation de votre contrat en cours. Pensez également à demander le certificat de non-gage (Siv.interieur.gouv.fr/map-usg-ui/do/accueil_certificat) et l'HistoVec (c'est gratuit sur Histovec.interieur.gouv.fr). Ce document retrace les antécédents de votre voiture (changements de propriétaires…) et peut se révéler un atout s'il n'affiche aucune zone d'ombre.

Fixez-vous un minimum à obtenir

SHUTTERSTOCK

Pour éviter de négocier votre voiture une misère, il est crucial que vous en connaissiez la véritable valeur. Recherchez des annonces de modèles similaires et déterminez leur prix de vente moyen. Si certains frais sont à prévoir (rayures, bosses…), déduisez leur coût du montant obtenu, puis retirez un maximum de 20 % (pour un exemplaire réputé facile à vendre) à 35 % (pour une auto qui trouvera difficilement preneur). Vous parviendrez ainsi à un seuil minimal sous lequel une offre pourra être jugée insuffisante. Par exemple, si la valeur de revente moyenne de votre modèle est de 10 000 € et qu'il faut prévoir 1 000 € de remise en état sur la voiture, le tarif minimal acceptable sera compris entre 5 850 € (10 000 € - 1 000 € - 35 %) et 7 200 € (10 000 € - 1 000 € - 20 %).

Prouvez le bon état mécanique

A. SAUNIER

Dans un classeur, rangez par ordre chronologique toutes les factures de révision et d'entretien en votre possession. Démontrer que vous avez toujours pris le plus grand soin de votre voiture jouera forcément en votre faveur. Si des travaux importants ont récemment été réalisés (embrayage, freins, distribution, pneus…), ne manquez pas de les mettre en avant auprès de votre acheteur : ce sont autant de frais qu'il n'aura pas à sa charge avant de revendre votre auto.

N'engagez pas de frais inutiles

CAN STOCK PHOTO

La vidange est à réaliser d'ici à quelques mois ? Nul besoin de l'effectuer avant de faire reprendre votre voiture, cela ne vous permettra pas d'en tirer un meilleur prix. De la même façon, si votre véhicule a plus de 4 ans, il est inutile de passer le contrôle technique en cas de revente à un pro.

Comment en obtenir le maximum ?

Rachat cash : le match

Nous avons interrogé certains des principaux acteurs du marché de la reprise sèche sur le montant qu'il était possible d'obtenir pour trois véhicules.

Un break familial

Réputé costaud et qui a toujours la cote sur le marché de l'occasion :

Volkswagen Passat SW 1.6 TDI 105 Confortline de 2010, affichant 175000 km, à l'historique limpide, notamment en matière d'entretien, en très bonne condition générale, avec une remise en état évaluée à 300 €.

N. SOLER

Un SUV compact récent

Toujours à la mode, mais équipé d'un moteur à la réputation peu enviable :

Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 GT de 2020 avec 60000 km, très bien entretenu dans le réseau Peugeot, avec une courroie de distribution remplacée en 2024 dans le cadre du rappel officiel, et esthétiquement parfait.

N. SOLER

Une citadine à la mode

Bien que très récente, son état s'avère hélas moyen :

Renault Clio E-Tech full hybrid 145 Techno de 2024 comptabilisant 12000 km, avec plusieurs bosses et rayures. Le coût de sa remise en état esthétique est estimé à environ 2000 €.

A. SAUNIER

	Volkswagen Passat SW	Peugeot 3008	Renault Clio	Les plus	Les moins
	Valeur marché (frais de remise en état déduits)				
	6700 €	16700 €	18700 €		
Aramis Auto	2472 €	10666 €	15745 €	Première estimation rapide et 100 % en ligne. Accepte toutes les voitures.	Estimation en ligne sans considérer les défauts esthétiques. La proposition définitive ne se fait que par téléphone, puis par rendez-vous en agence. Offres très basses pour la Volkswagen Passat et le Peugeot 3008. N'est pas présent sur le tout le territoire (37 agences).
Vendez votrevoiture.fr	4122 €	15082 €	NC	Bonnes offres pour la Passat et le 3008. Présent partout en France (120 agences).	Pas d'estimation immédiate.
Rachat Express - La Centrale	6115 €	15979 €	17177 €	Des partenaires sur tout le territoire. Offres en ligne alléchantes pour la Volkswagen Passat et le Peugeot 3008.	Ne sert que d'intermédiaire et renvoie vers un concessionnaire qui n'est pas tenu de reprendre l'estimation faite en ligne. Ne demande pas d'informations sur l'état du véhicule.
www.reprise.peugeot.fr	6800 €	8300 €	18400 €	Maillage très dense (concessionnaires Peugeot). Prend en compte les options.	Renvoie vers Spoticar.fr. Les éventuels défauts esthétiques ne sont pas évalués. Offre scandaleuse pour le 3008 (à cause des difficultés à revendre ce modèle ?).
Autoeasy.fr	NC	NC	NC	Maillage complet du territoire, y compris outre-mer.	Pas d'estimation en ligne, rendez-vous obligatoire.
Bymycar.fr	4736 €	12000 €	12000 €	Pas d'implantation dans le nord et l'ouest de la France.	Les éventuels frais de remise en état ne sont pas chiffrés. Offre basse pour le Peugeot 3008 et indigente sur la Renault Clio.
Autosphere.fr	Refusée	Refusé	16070 €	Aucun ?	Deux autos refusées sur trois. Eventuels frais de remise en état non indiqués. Absent de nombreuses régions (Bretagne, Normandie…).
Renault.fr	NC	11750 €	17500 €	Maillage très dense (concessionnaires Renault). Permet d'indiquer précisément et facilement les éventuels défauts de l'auto pour une estimation plus précise.	Pas d'offre en ligne pour la Volkswagen Passat. Proposition très basse pour le Peugeot 3008.
Citroen.fr	6800 €	8300 €	18550 €	Maillage très dense (concessionnaires Citroën). Inclut les options.	Renvoie vers Spoticar.fr. Fait l'impasse sur les éventuels défauts esthétiques. Offre scandaleuse pour le Peugeot 3008 (à cause des difficultés pour vendre ce modèle ?).
Volkswagen.fr	NC	NC	NC	Maillage dense (réseau Volkswagen).	Pas d'estimation en ligne, rendez-vous obligatoire.

Après plusieurs dizaines de demandes effectuées en ligne, les écarts entre les montants proposés d'une enseigne à l'autre interpellent ; sachant que, dans tous les cas, nous avons indiqué souhaiter une reprise sèche de notre véhicule, sans projet d'en acheter un autre.

Dans la mesure où la plupart des sites ne posent pas de questions sur l'état esthétique de la voiture, cela expose forcément à une baisse de l'estimation initiale. La proposition définitive est en effet établie lors d'une rencontre avec un conseiller. Le risque de se déplacer inutilement est d'autant plus grand que les offres initiales paraissent généreuses. Un moyen de mieux appâter le client avant de lui asséner un coup de massue lors du rendez-vous ?

Nous restons par ailleurs interloqués par les faibles montants avancés pour "notre" Peugeot 3008 par les réseaux Peugeot et Citroën. Stellantis, propriétaire de ces deux marques… et fabricant du SUV en question, ne manque pas de clamer que ses concessions ne craignent pas de racheter des véhicules dotés du 1.2 PureTech. Certes, mais à quel prix. Faut-il en déduire que, submergés par le nombre d'autos équipées de ce moteur "invendable" dans leurs parcs d'occasions, les concessionnaires du groupe font tout pour décourager les vendeurs ? Au final, la principale leçon qui ressort de notre comparatif est qu'il ne faut pas hésiter à multiplier les demandes en ligne, tant les offres peuvent varier d'un acheteur à un autre.

Auto Plus vous offre 6 mois d'abonnement + UNE SUZUKI SWIFT!

Tirage au sort sur les 1000 PREMIERS ABONNÉS!

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

*Véhicule d'une valeur de 21860€ TTC. Jeu par tirage au sort, avec obligation d'achat du 02/01/26 au 31/03/26, ouvert à toute personne physique majeure et détentrice du permis B, résidant en France Métropolitaine (Corse incluse) à l'exclusion des personnels de la société organisatrice et des sociétés partenaires ainsi que de leurs familles. Pour participer, complétez le formulaire en ligne. Voir règlement accessible via le QR Code. Conformément à la Réglementation applicable, vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de retrait des informations collectées, sur simple demande, ces droits pouvant être exercés à l'adresse dpd@reworldmedia.com

POUR PARTICIPER:
flashez le Qr code
ou rendez vous sur
bit.ly/apo-58

KIOSQUE mag.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1718931

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

☐ Formule **ANNUELLE** **6 mois OFFERTS** + montre connectée

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium **+ une montre connectée en cadeau** pour **89 € seulement** au lieu de ~~191,18 €~~*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part(1). (1)

☐ Formule **MENSUELLE** **5 € le 1er mois seulement**

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 5 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de ~~15,94 €~~*. **Résiliable sans frais à tout moment**(2). (2)

2 Je choisis le mode de paiement

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

IBAN :

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

Le :

Date et signature obligatoires

Par carte bancaire (**Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !**). Je me rends sur Kiosquemag.com : **bit.ly/apo-58** la boutique officielle d'Auto Plus

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

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

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

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

Code postal** : Ville** :

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

Email :

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

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

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

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (139,70 €), des frais de port (25,48€) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1er mois, je serai prélevé de 8€ par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 31/03/2026. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com

ALFA ROMEO MITO (2008-2019)

À PARTIR DE
3 600 €
VOIR COTE P. 226

Sans doute appâté par le succès de la Mini à la sauce BMW, Alfa Romeo se lance, dès 2008, sur le segment des citadines chic. A partir de la plateforme de la Grande Punto, toutefois profondément retravaillée, les designers créent une petite 3 portes au look sportif et largement personnalisable. Comme toute Alfa digne de ce nom, la MiTo profite rapidement de moteurs pleins de vie, presque tous turbocompressés, jusqu'au 1.4 MultiAir 170 de la Quadrigoflio Verde. Si le succès est, durant les premières années, au rendez-vous, les ventes s'essoufflent rapidement en neuf tandis que, sur le marché de l'occasion, les MiTo ne trouvent preneur qu'à vil prix.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 MPI	78	5,9
Notre avis : Une version à réserver à un usage urbain et péri-urbain, mais qui se distingue par sa fiabilité.		
1.4 MultiAir	105	5,7
Notre avis : Malgré sa puissance confortable, ce moteur turbocompressé n'est guère à l'aise sur voies rapides.		
1.4 MultiAir	135	5,6
Notre avis : Ce bloc peut être qualifié de sportif, mais il s'apprécie aussi, à allure tranquille, pour sa souplesse.		
1.4 MultiAir	155	6,5
Notre avis : Sa nervosité ne se paie pas exagérément à la pompe. Sans doute la variante qui respecte le plus la tradition Alfa Romeo.		

DIESEL

1.3 JTD	95	5,5*
Notre avis : Les reprises, ce n'est vraiment pas la tasse de thé de ce petit Diesel. Son seul atout, c'est sa sobriété.		
1.6 JTD	120	5,8*
Notre avis : S'il préfère être mené en douceur, ce moteur offre toutefois des reprises au-dessus de la mêlée.		

BOÎTE DE VITESSES
Les unités mécaniques à six rapports ont dû être remplacées sur une poignée de MiTo.

TURBO
Ce problème affecte certains Diesel, en majorité des 1.3 de 95 ch. Sa rupture peut intervenir aux alentours de 60000 km.

INJECTEURS
Des défaillances chroniques, parfois dès 40 000 km, sur les 1.3 Diesel, surtout sur les MiTo qui parcourent beaucoup les artères urbaines.

POMPE À ESSENCE
Sur le 1.4 Turbo essence de 155 ch, elle cesse parfois subitement de fonctionner. Pas de risque de rupture en roulant mais une impossibilité de démarrer.

DIRECTION ASSISTÉE
Le capteur de direction est parfois défaillant. Ce défaut est surtout relevé sur les MiTo produites avant 2012, sans que les plus récentes ne soient totalement épargnées.

ELECTRONIQUE
Pour réduire les risques de bugs, il suffit d'attendre que les aiguilles de compteur aient terminé leur aller-retour sur le cadran, qui débute lors de la mise sous tension, avant de démarrer.

MODÈLE RESTYLÉ 2013

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	500€
Amortisseurs AR	580€
Embrayage	1090€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1090€
2 Pneus	220€

*1.3 JTD 95

DATES CLÉS
Lancement:
06-08
Séries spéciales:
Imola, Sprint et Trofeo
Restylage:
06-13/05-16

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

Trop d'éléments majeurs ont été défaillants durant les premières années de carrière de la MiTo. Si la situation s'est améliorée à chacun des restylages, cette petite italienne n'a jamais atteint le niveau qui permettrait d'en faire un achat réalisable "les yeux fermés". Mais, à conduire, elle est bien plus amusante que la majorité des citadines.

ALFA ROMEO GIULIETTA (2010-2020)

À PARTIR DE
4 300 €
VOIR COTE P. 226

Depuis l'arrêt de la MiTo, la Giulietta est le modèle d'accès à la gamme Alfa Romeo. Du moins, était, puisque la marque au Biscione a décidé d'arrêter sa production quelques jours avant Noël 2020, mettant fin à plus de 10 ans de carrière. En plus d'une décennie, la Giulietta a connu moult motorisations. Des Tjet aux MultiAir, en passant par les JTDm, tous les 4 cylindres du groupe Fiat ont, un jour, pris place dans la gamme de cette berline déclinée en une seule carrosserie. Et les problèmes, graves ou bénins, se sont tout autant accumulés. Même si, au fil du temps, nombre d'entre eux ont été résolus, la Giulietta reste encore un choix risqué en occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 T-Jet	120	8,2*
Notre avis : Des performances presque sportives obtenues au prix d'une consommation conséquente.		
1.4 MultiAir	170	8,5*
Notre avis : Un vrai moteur à l'italienne, c'est-à-dire performant et à la sonorité sympathique. Et son appétit reste raisonnable.		
1750 TBi	235	7,6
Notre avis : une mécanique dynamique malheureusement desservie par un châssis dépassé par sa cavalerie.		

DIESEL

1.6 JTD	105	4
Notre avis : Bruyant, ce moteur manque, de surcroît, de souffle. Mieux vaut investir quelques centaines d'euros supplémentaires dans le 120 ch.		
2.0 JTD	140	4,5
Notre avis : Pour rouler dans une Alfa Diesel digne de ce nom, c'est le moteur qu'il faut viser. Souple et sobre, il fait merveille sur tous les terrains.		
2.0 JTD	150	6,2*
Notre avis : Evolution du bloc de 140 ch, il en reprend les qualités avec une pointe de performances supplémentaires. Mais il est plus cher.		
2.0 JTD	170	4,7
Notre avis : Ne vous laissez pas flouer par sa puissance supplémentaire, ce moteur est à peine plus performant que le 140 ch.		

MOBILIER DE BORD
Matériaux de qualité moyenne et assemblages peu rigoureux: voilà le cocktail parfait pour qu'apparaissent rapidement les bruits parasites en tout genre.

TRAPPE À CARBURANT
Les propriétaires confrontés à son blocage, et donc dans l'impossibilité de faire le plein, ne sont pas rares.

POMPE À EAU
Des défaillances ont été signalées sur les 1.4 T-jet 120 et 1750 TBi. Si le problème n'est pas détecté et résolu sans délai, c'est la casse moteur assurée.

STOP & START
Il a tendance à se désactiver sans raison. Les garages Alfa procèdent à des reprogrammations de son logiciel, mais c'est parfois inefficace.

VOLANT MOTEUR/ EMBRAYAGE
Sur les Diesel de moins de 170 ch faisant le plus de ville, ils peuvent être usés dès 40000 km. Un problème de sous-dimensionnement ?

VANNE EGR
Sur les 1.6 JTD, elle perd parfois son étanchéité dès 40000 km. La seule solution consiste à la remplacer.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	410€
Plaquettes AR	290€
Amortisseurs AV	760€
Amortisseurs AR	540€
Embrayage	1590€
Kit de distribution	1050€
Filtre à particules ou Catalyseur	1750€
2 Pneus	270€

*1.6 JTD 105

DATES CLÉS
Lancement:
03-10
Séries spéciales:
Sport Edition, Trofeo et Turismo
Restylage:
02-16

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

Si les plus gros ennuis semblent appartenir au passé, la Giulietta souffre toujours de trop d'imperfections pour que l'on puisse l'acquérir les yeux fermés. Et même en optant pour l'une des motorisations épargnées par les défaillances mécaniques, le risque de se trouver confronté à des problèmes agaçants au quotidien reste conséquent.

ALFA ROMEO GIULIA (2016-...)

À PARTIR DE
15 200 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 Turbo	200	8,8*
Notre avis : Ce n'est pas un sportif mais ses performances sont largement suffisantes au quotidien.		
2.2 Diesel	136	5,1
Notre avis : Le flacon sans l'ivresse, mais on ne peut, objectivement, guère faire de reproches à cette motorisation.		
2.2 Diesel	180	4,2
Notre avis : Un peu bruyant, ce moteur n'est pas beaucoup plus performant que le 150 ch, mais il est plus facile à dénicher.		

Après une coupure de 3 ans, Alfa Romeo a réinvesti le marché des berlines familiales en 2016 avec la Giulia. Si sa sophistication (le châssis utilise, notamment, de la fibre de carbone) et ses motorisations, dont la puissance grimpe jusqu'à 510 ch, n'ont rien à envier à ses rivales allemandes, l'absence de version break et le manque de légitimité d'Alfa Romeo à vendre des voitures premium ne lui permettent pas de réaliser une carrière à la hauteur des ambitions de la marque. Si vous faite partie de ceux qui la trouvent terriblement désirable, sachez que les tarifs en occasion son très alléchants et que, contrairement à la réputation que "traine" Alfa, la fiabilité est d'un très bon niveau.

PNEUMATIQUES

Les ingénieurs ont doté la Giulia d'une géométrie des trains qui lui permet d'être très efficace, mais entraîne une forte consommation de gomme.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Comme sur la plupart des modèles du marché, il bug assez régulièrement. Pour réinitialiser le dispositif, il suffit de couper le moteur et de redémarrer.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	340€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	590€
Amortisseurs AR	530€
Embrayage	boite
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	nc
2 Pneus	300€

*2.0 Turbo 200

DATES CLÉS

Lancement:
05-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Les mauvaises langues n'ont qu'à se taire : la Giulia démontre qu'une Alfa Romeo peut tutoyer les sommets en matière de fiabilité. Un bilan d'autant plus remarquable que, avec presque 4 années de carrière au compteur, il n'est plus possible de se cacher derrière l'argument du manque de kilomètres engrangés.

ALFA ROMEO TONALE (2022-...)

À PARTIR DE
27 400 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 Hybrid	130	7,4*
Notre avis : Brusque et peu réactif, ce 4 cylindres, couplé d'office à une boîte TCT pas davantage réussie, manque d'arguments pour séduire.		
1.5 Hybrid VGT	160	7,4*
Notre avis : La cavalerie supplémentaire ne se ressent guère lors des accélérations. Mais elle apporte à cette variante beaucoup plus de souplesse.		

DIESEL

1.6 Diesel	130	6,6*
Notre avis : Sobre et fort de son agrément de conduite supérieur à la moyenne, l'unique diesel de la gamme a tout pour plaire aux gros rouleurs.		

HYBRIDE

Plug-In Hybrid Q4	280	8,7*
Notre avis : Si elle est, de loin, la plus puissante de la gamme Tonale, cette version n'a rien d'une sportive. En revanche, elle excelle en matière de douceur de conduite.		

Même s'il a été la première Alfa commercialisée sous l'ère Stellantis, le Tonale, qui est aussi le premier SUV compact de la marque, est bien un produit 100 % FCA. Preuve en est sa finition loin d'être imparfaite et sa gamme de motorisations, qui ne propose aucun dérivé du 1.2 PureTech, dont les déclinaisons hybrides rechargeables sont basées sur un 1.3, et non pas un 1.6, et qui inclut une version diesel non estampillée BlueHDi. Sur le papier, tout est réuni pour que la fiabilité de ce nouveau venu soit au meilleur niveau. Les ventes, elles, ne le sont pas, le constructeur italien souffrant toujours d'une image peu reluisante auprès du grand public.

BATTERIE 12V

Sur la version micro-hybride de 130 ch, elle est visiblement sous dimensionnée. Si l'auto roule peu, il faut fréquemment la recharger.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	460 €
Plaquettes AV	360 €
Plaquettes AR	330 €
Amortisseurs AV	1270 €
Amortisseurs AR	570 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	1840 €
2 Pneus	360 €

*1.5 Hybrid VGT 160

DATES CLÉS

Lancement:
06-22

Séries spéciales:
Tributo Italiano

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

La faiblesse de certaines batteries 12V ne peut raisonnablement pas être considérée comme étant une panne majeure. Impossible, donc, de ne pas mettre la note maximale au Tonale même si, pour le moment, il est trop tôt pour présumer de sa résistance à l'usure.

ALFA ROMEO STELVIO (2017-...)

À PARTIR DE
10 800 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	2.0 Turbo	280	10,2*
	Notre avis : A condition de ne pas être regardant sur sa consommation, ce quatre cylindres ravit par ses performances et son agrément.		
DIESEL	2.2 Diesel	180	7,1*
	Notre avis : Déjà suffisamment dynamique, ce cœur de gamme se montre, de surcroit, sobre.		
	2.2 Diesel	210	7,2*
	Notre avis : S'il n'est pas le plus sobre de sa catégorie, ce Diesel est, en revanche, l'un des plus agréables à conduire.		

Comme tous ses rivaux, Alfa Romeo doit proposer des SUV si elle veut assurer son développement sur tous les marchés de la planète. Dans la foulée de la Giulia a donc été développé le Stelvio qui en reprend la base et l'essentiel des motorisations, y compris le V6 2.9 bi-turbo Ferrari de 510 ch. Si l'air de famille avec la berline est flagrant, ces deux modèles ne partagent pourtant quasiment aucun élément visible, même la planche de bord étant spécifique à chacun. Si le contenu technologique n'est pas aussi impressionnant que celui de ses rivales allemandes, le Stelvio se distingue par ses mécaniques plus envoûtantes et son design moins passe-partout.

PNEUMATIQUES

Le châssis incisif est très exigeant avec les pneumatiques d'où une usure des gommes très rapide, parfois en moins de 20 000 km.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

La première version de ce dispositif, disparue fin 2019, connait les bugs inhérents à quasiment l'ensemble de ces équipements: écran qui se fige, redémarrages intempestifs...

RADAR DE RECUL

Les caprices se multiplient, entre ceux qui deviennent fous lorsqu'il pleut et ceux qui refusent totalement de fonctionner.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440€
Plaquettes AV	400€
Plaquettes AR	310€
Amortisseurs AV	630€
Amortisseurs AR	490€
Embrayage	boite
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1690€
2 Pneus	340€

*2.2 Diesel 210

DATES CLÉS

Lancement:
01-17

Séries spéciales:
Competizione / Quadrifoglio 100° Anniversario

Restylage:
03-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Avec sa base très saine, celle de la Giulia, le Stelvio ne pouvait qu'afficher un très bon bilan en matière de fiabilité. En ce qui concerne la mécanique, il est même excellent. Mais les soucis de système multimédia demeurent, tandis que le nombre de propriétaires signalant des problèmes avec le radar de recul est en hausse.

AUDI A1 (2010-2018)

À PARTIR DE
4 400 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TFSI	86	5,1
Notre avis : Malgré sa puissance modeste, ce moteur se révèle assez nerveux et ne craint pas les longs trajets.		
1.4 TFSI	122	5,3
Notre avis : Avec ce bloc, l'A1 peut largement être qualifiée de dynamique. Sa sobriété est tout aussi appréciable que son tonus.		
1.4 TFSI	185	5,9
Notre avis : Plus abordable, plus sobre et presque aussi performante que la S1, cette version mérite le détour.		

DIESEL

1.6 TDI	90	3,8
Notre avis : Sur le papier, ce 1.6 est très recommandable. Mais, à l'usage, son niveau sonore fatigue rapidement.		
1.6 TDI	105	3,8
Notre avis : Idéale pour les longs trajets, elle affiche des reprises de premier ordre et un appétit de moineau.		

Première incursion de la marque aux anneaux depuis la petite 50 de 1974, l'A1 est la réponse du berger Audi à la bergère BMW qui a relancé, avec succès, la Mini en 2001. Mais, contrairement à sa rivale britannique, l'A1 prend soin de proposer rapidement une variante à 5 portes, la Sportback, qui emporte immédiatement l'adhésion de la majorité des acheteurs. Comme toute Audi qui se respecte, cette citadine propose des versions à 4 roues motrices. En 2012, une série limitée, baptisée sobrement Quattro, débarque avec un 2.0 de 256 ch. Elle sera suivie, dès 2014, par une S1 pérenne, à peine plus sage avec ses 231 ch, disponible avec les deux carrosseries.

INJECTEURS
Quelques remplacements ont dû intervenir dès 40 000 km sur les TDI faisant beaucoup de ville.

CONSOMMATION D'HUILE
Dans sa variante de 185 ch, le bloc 1.4 TFSI nécessite des appoints réguliers en lubrifiant (jusqu'à 0,75 l/1000 km).

BOÎTE S-TRONIC
Jusqu'à l'été 2014, elle connait des soucis de Mecatronic et d'usure accélérée de son double embrayage. A cette date le souci est réglé en production puis lors du passage en atelier des autos déjà produites.

POMPE À EAU
Fuites ou grippages se déclarent parfois très prématurément, dès 15 000 km pour les cas les plus précoces (1.2 TFSI et 1.6 TDI).

CHAÎNE DE DISTRIBUTION
Sur les 1.2 essence qui en sont équipés, elle se détend parfois, à cause d'un souci de tendeur, ce qui conduit à la casse moteur (dès 40 000 km).

TURBO
Certains propriétaires de versions TFSI ont connu des problèmes dès les premiers kilomètres, avec une prise en charge en garantie.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	640 €
Plaquettes AV	320 €
Plaquettes AR	310 €
Amortisseurs AV	940 €
Amortisseurs AR	570 €
Embrayage	1030 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1460 €
2 Pneus	310 €

*1.2 TFSI 86

DATES CLÉS
Lancement:
05-10 (3p.)/03-12 (Sportback)
Séries spéciales:
Active, Midnight Series et Urban
Restylage:
11-14

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Si la mise au point des fonctions électroniques a été particulièrement soignée, ce qui était loin d'être le cas sur tous les modèles de cette période, l'A1 de première génération a malheureusement débuté sa carrière avec des éléments mécaniques à la fiabilité aléatoire (1.2 et 1.4 TFSI, 1.6 TDI, boîte S-Tronic).

AUDI A3 (2012-2020)

Après deux générations au succès commercial incontestable, l'A3 qui a quitté la scène en 2020 représente une évolution douce de ses devancières. Elle n'a cessé de développer l'offre de la marque sur le segment puisque, aux côtés des 3 portes, 5 portes, nommée Sportback, et cabriolet, elle était également disponible en variante trois volumes, sobrement appelée Berline. Mécaniquement aussi, les choses évoluent puisque cet opus fut le premier à proposer une déclinaison hybride rechargeable. En revanche, le V6 connu de sa devancière a définitivement été jeté aux oubliettes, l'A3 n'utilisant désormais que des trois et quatre cylindres turbocompressés. Seule la très méchante RS 3 faisait une entorse à cette règle avec son exclusif 5 cylindres. L'image de la marque aux anneaux attire nombre d'acheteurs d'occasion, ce qui permet aux cours de demeurer dans des sphères élevées.

POMPE À EAU

Grippages et fuites sont communs sur les 2.0 TDI, avec des remplacements à effectuer dès 50000 km.

HUILE

Les 2.0 TDI, surtout le 184 ch, en consomment parfois un peu plus que la normale. Le niveau est à vérifier tous les 1 500 à 2000 km.

INJECTEURS

Jusqu'en 2015, des défaillances sont signalées à partir de 50 000 km. Elles sont souvent dues à l'encrassement sur les autos faisant beaucoup de petits trajets.

BOÎTE S-TRONIC

Sur les A3 produites jusqu'à l'été 2014, des soucis avec le Mecatronic et l'usure rapide du double embrayage (environ 80 000 km) sont fréquents.

EPC

Ce calculateur est capricieux sur les versions 1.4 TFSI, allant jusqu'à empêcher le démarrage. L'allumage du voyant au tableau de bord est un signe précurseur.

CARROSSERIE

Qu'il s'agisse des alignements de carrosserie, de la qualité de la peinture ou encore de la tenue dans le temps, il n'y a rien à reprocher à cette Audi.

VERSION BERLINE

HABITACLE

Le 3ème opus de l'A3 a toujours fait référence en matière de qualité de finition et de soin porté aux assemblages intérieur. Même aujourd'hui, peu de compactes la surclassent.

À PARTIR DE
4 900 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 TFSI	122	5,2
Notre avis : Il ne manque pas de qualités. Peu porté sur le sans-plomb, il est suffisamment alerte en ville comme sur voie rapide.		
1.6 TDI	105	3,8
Notre avis : En dehors d'un léger manque de couple à bas régime, il n'y a rien à reprocher à ce Diesel d'entrée de gamme.		
2.0 TDI	150	4,1
Notre avis : Sa valeur de couple, élevée et bien répartie, lui permet d'afficher souplesse et reprises sur tous les terrains.		
2.0 TDI	184	4,1
Notre avis : Hormis les versions S et RS, c'est la variante la plus dynamique de la gamme. La plus bruyante aussi.		

VERSION 3 P RESTYLÉE

VERSION CABRIOLET

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520 €
Plaquettes AV	350 €
Plaquettes AR	290 €
Amortisseurs AV	610 €
Amortisseurs AR	540 €
Embrayage	1530 €
Kit de distribution	1220 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1680 €
2 Pneus	240 €

*2.0 TDI 150

DATES CLÉS

Lancement:
06-12 (3p. et Sportback)/06-13 (Berline)/10-13 (cab.)

Restylage:
05-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

A l'instar de toutes les Audi récentes, cette A3 affiche un taux de défauts bien plus faible que sur le modèle qu'elle a remplacé. Mais celui-ci reste encore trop important au regard du niveau de fiabilité dont se prévaut la marque. De plus, ce sont principalement les TDI, moteurs les plus diffusés, qui sont affectés.

AUDI A3 (2020-...)

À PARTIR DE
11 600 €
VOIR COTE P. 226

Si le nombre de variantes est revu à la baisse, avec les Sportback, Berline et, depuis le restylage de 2024, Allstreet, le nombre de mécaniques ne cesse d'augmenter. Aucune A3 électrique au programme, mais 3 motorisations hybrides rechargeables qui prennent place au tarif aux cotés des traditionnels TFSI et TDI. Sans oublier les incontournables versions sportives S, dont le 2.0 Turbo développe désormais 310 ch, et RS, propulsée par un diabolique 5 cylindres de 400 ch. Cette 4ème génération demeure l'une des coqueluches des beaux quartiers et la demande reste très forte. Certains acheteurs, rebutés par les délais de livraison du neuf, se tournent vers les occasions récentes, ce qui maintient maintenir les cours à des niveaux élevés.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
35 TFSI	150	6,4*
Notre avis : A peine plus coûteux que le 30 TFSI, ce bloc se départit de toutes les tares de ce dernier. Tout en restant peu porté sur le sans-plomb.		
40 TFSI Quattro	190	6,4
Notre avis : Son 2.0 rend la conduite plus souple. Les performances sont plus que suffisantes et le comportement sécurisant, grâce aux 4 roues motrices.		

DIESEL

30 TDI	110	4,8*
Notre avis : N'attendez pas de ce Diesel d'entrée de gamme des performances éblouissantes, mais sa sobriété en fait un roi des longs trajets.		
30 TDI	116	4,8*
Notre avis : Bien plus vaillant que ce que sa puissance peut laisser croire, ce TDI d'entrée de gamme étonne surtout par son faible appétit.		
35 TDI	10	5*
Notre avis : Les performances de haute volée et l'agrément de conduite du TDI le plus répandu se paient cher.		

HYBRIDE

40 TFSI e	204	7,1*
Notre avis : La plus accessible des A3 hybrides rechargeables marie performances et appétit mesuré. En tout-électrique, elle peut parcourir plus de 40 km.		

PRUDENCE PAYANTE

Les éléments mécaniques, repris de la précédente A3, ne montrent aucun faiblesse. Même l'électronique est parfaitement maîtrisée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN *

Disques AV	500 €
Plaquettes AV	350 €
Plaquettes AR	290 €
Amortisseurs AV	930 €
Amortisseurs AR	900 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	1060 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1640 €
2 Pneus	260 €

**40 TFSI e*

DATES CLÉS

Lancement:
07-20

Séries spéciales:
Competition

Restylage:
03-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Cette A3 réconciliera avec la marque aux anneaux ceux qui avaient fait les frais des nombreuses défaillances des précédentes générations. En revanche, la finition, toujours d'un bon niveau mais plus au dessus de la mêlée, pourrait les surprendre négativement.

AUDI A4 (2008-2015)

À PARTIR DE
7 000 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Audi A5

Pour la première fois depuis la fin des années 1980, la familiale de la marque aux anneaux se décline en variante coupé. Mais si les berline, break et version Allroad conservent le label A4, cette déclinaison plus "exotique" s'émancipe, aux côtés du cabriolet, sous le nom d'A5. Rapidement, toutefois, c'est la Sportback, un coupé à 5 portes, qui deviendra la star de cette nouvelle gamme. Si l'offre mécanique de cette grande famille débute à 120 ch, elle ne manque pas de comprendre des sportives versions S et RS, dont les moteurs six cylindres développent jusqu'à 450 ch. Mais, commercialisées avant le Dieselgate, les A4 et A5 se sont principalement écoulées avec des moteurs TDI sous le capot.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 TDI	120	4,9
Notre avis : Même ce bloc, pourtant le moins puissant de la large offre des A4 et A5, délivre beaucoup d'agrément à la conduite.		
2.0 TDI	136	4,6
Notre avis : Cette version dégonflée du 143 ch, uniquement proposée pour des raisons fiscales, est moins nerveuse, un poil moins gourmande mais aussi chère.		
2.0 TDI	143	5,1
Notre avis : Sur-représentée sur le marché, cette variante, performante et agréable, se négocie facilement.		
2.0 TDI	150	4,5
Notre avis : Apparue en fin de carrière, donc encore chère, cette évolution du 143 ch se révèle encore plus discrète.		
2.7 TDI	190	6
Notre avis : Au chapitre de l'agrément, ce V6 "premier prix" supplante largement le 2.0 170. En matière de consommation aussi.		

FILTRE À PARTICULES
De nombreux propriétaires de Diesel ont dû faire procéder au remplacement du capteur différentiel à l'approche des 100 000 km.

AIDES À LA CONDUITE
Des coupures du régulateur de vitesse et de l'ESP ont fréquemment été signalées. Cela nécessite une mise à jour de leur logiciel en concession.

TURBO
Des défaillances, se manifestant pas des trous à l'accélération, affectent les 2.0 TDI à partir de 70 000 km.

POMPE HAUTE-PRESSION
Sur les TDI, elle rend généralement l'âme aux environs de 150 000 km et se désagrège alors en limaille destructrice pour le moteur.

HUILE
Sur les 1.8 et 2.0 TFSI, la consommation peut atteindre 1 litre tous les 1 000 km. Ce problème est la conséquence d'un problème de segmentation.

VOLANT MOTEUR
Les versions 2.0 TDI rencontrent souvent des problèmes de vibrations et de claquements de cet élément, dès 40 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	570 €
Plaquettes AV	390 €
Plaquettes AR	320 €
Amortisseurs AV	800 €
Amortisseurs AR	670 €
Embrayage	1580 €
Kit de distribution	1270 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1180 €
2 Pneus	420 €

*2.0 TDI 143

DATES CLÉS
Lancement:
12-07 (4p.)/05-08 (Avant)/04-09 (Allroad)
Restylage:
01-12

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

Ce sont les versions TDI, principalement les 2.0, qui sont le plus victimes de défaillances. Malheureusement, elles représentant aujourd'hui plus de 80 % de l'offre en seconde main. Les quelques essence disponibles s'échangent donc à des tarifs élevés. Même si les 4 cylindres TFSI sont également loin d'être irréprochables.

AUDI A4 (2015-...)

À PARTIR DE
12 800 €
VOIR COTE P. 226

L'actuelle génération de la familiale aux anneaux a évolué sur la forme plus que sur le fond. Si la plupart des motorisations sont des variantes améliorées du précédent opus, c'est pour la bonne cause : fiabilisées, elles présentent un taux de défauts en chute libre. Pas de demi-mesure, en revanche, concernant l'électronique. La course à l'armement que se livrent les marques premium a contraint Audi à installer nombre de fonctions venues en droite ligne de l'A6 et de l'A8. Les trois carrosseries (berline, Avant et Allroad, auxquelles il faut ajouter les coupé, cabriolet et Sportback estampillés A5), la vaste palette de mécaniques et de transmissions et les nombreuses finitions permettent des milliers de variantes.

MODÈLE CLONE

Audi A5

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4/35 TFSI	150	5,2
Notre avis : L'une des rares propositions à boîte manuelle, à l'agrément et à la discrétion fort appréciables.		
2.0/40 TFSI	190	7,4*
Notre avis : De bonnes performances gâchées par des pertes d'adhérence lors des fortes accélérations.		
2.0/45 TFSI	252	6,5
Notre avis : Avec ce bloc, on peut déjà parler de sportivité. Le comportement est pérenne grâce à la transmission Quattro.		

DIESEL

2.0/35 TDI	150	5,7*
Notre avis : Ses caractéristiques en font un juste milieu que l'on dégote facilement en occasion.		
3.0 TDI	218	6,5*
Notre avis : Des performances sacrifiées mais le velouté incomparable d'un V6 et une sobriété surprenante.		
3.0 TDI	272	5,5
Notre avis : Un bloc presque sportif servi par l'excellente boîte Tiptronic et sécurisé par la transmission Quattro.		

CARROSSERIE

Chez Audi, on ne fait aucun compromis sur l'alignement des panneaux de carrosserie et la qualité de la peinture. La protection des dessous est également à citer en exemple.

HABITACLE

Lors de leur apparition, ces modèles avaient déçu par la qualité du plastique utilisé pour l'élément servant de base à la platine de clim. Ce point a été amélioré en 2018. La finition est irréprochable.

BLUETOOTH

Des problèmes récurrents de connexion ou des bugs qui surviennent à l'utilisation. Une mise à jour du logiciel de commande effectuée en concession en vient à bout.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	390 €
Plaquettes AR	280 €
Amortisseurs AV	730 €
Amortisseurs AR	500 €
Embrayage	1600 €
Kit de distribution	1440 €
Filtre à particules ou Catalyseur	2060 €
2 Pneus	440 €

*2.0/40 TDI 190

DATES CLÉS

Lancement:
09-15

Séries spéciales:
S-Edition

Restylage:
05-19

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Hormis quelques soucis sporadiques, quasi-exclusivement d'ordre électronique, ces modèles A 4 (berline et break) et A5 (Sportback, cabriolet et coupé) se révèlent irréprochables sur le plan de la fiabilité. Si les problèmes de Bluetooth ont de quoi agacer au quotidien, ils disparaissent le plus souvent définitivement après une mise à jour effectuée en concession. Un bon investissement pour vos nerfs.

AUDI Q2 (2016-...)

À PARTIR DE
7 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0/30 TFSI	116	7,4*

Notre avis : Ce bloc de cylindrée modeste conserve toutefois suffisamment de ressources pour préserver performances et agrément, y compris sur autoroute.

1.5/35 TFSI COD	150	5,5

Notre avis : Fonctionnant sur seulement deux cylindres lorsqu'il est peu sollicité, ce moteur se montre presque aussi sobre que le 1.0. Mais les reprises sont nettement plus vigoureuses.

DIESEL

1.6/30 TDI	116	4,4

Notre avis : Contrairement au TFSI de même puissance, ce TDI manque de punch, surtout à bas régime. Son terrain de prédilection, c'est la ville et ses alentours.

Audi ne pouvait pas laisser Mini, filiale de BMW, rester seule dans la catégorie des SUV citadins premium. La réponse des anneaux apparaît à l'automne 2016 avec ce modèle qui dérive non pas de l'A1, mais de l'A3. Ce qui lui permet de proposer la transmission intégrale Quattro dans sa variante à coupleur Haldex et un gabarit plus imposant que la plupart de ses rivaux. Si la version 100 % électrique n'est pas commercialisée en Europe, le Q2 propose néanmoins une large gamme de motorisations qui débute à 116 ch, en essence comme en Diesel, et s'étend, depuis 2018, jusqu'aux 300 ch de la variante SQ2. Comme la plupart des Audi, il s'écoule facilement en occasion, mais à des tarifs élevés.

FEUX DE ROUTE AUTO.
Cette fonction électronique est parfois capricieuse. Les pleins phares refusent alors de s'activer sans intervention du conducteur.

FREINS AVANT
C'est l'un des péchés mignons du Q2: il faut souvent remplacer les plaquettes et disques après seulement 20000 km.

HUILE
En 1.4 et 1.5, le Q2 reprend les moteurs COD (désactivation partielle des cylindres à faible charge). Des blocs réputés pour leur consommation parfois importante d'huile.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	560€
Plaquettes AV	330€
Plaquettes AR	280€
Amortisseurs AV	1590€
Amortisseurs AR	910€
Embrayage	1670€
Kit de distribution	840€
Filtre à particules ou Catalyseur	1630€
2 Pneus	320€

*35 TFSI COD 150

DATES CLÉS
Lancement:
07-16
Séries spéciales:
Launch Edition Luxe, Advanced, S-Line Plus
Restylage:
09-20

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Reprenant une très large majorité d'éléments mécaniques et électroniques éprouvés, notamment sur la troisième génération d'A3, lancée 4 ans plus tôt, le Q2 ne souffre d'aucun problème récurrent grave. Bonne nouvelle pour les acheteurs, l'arrivée de la version restylée en 2020 a contribué à faire (un peu) baisser ses cotes.

AUDI Q3 (2011-2018)

À PARTIR DE 6 500 €

VOIR COTE P. 226

Après les luxueux et les familiaux, Audi s'attaque aux SUV compacts avec ce dérivé de l'A3 de troisième génération. Mais si les dessous sont identiques à ceux de la berline compacte, tout ce qui se voit, y compris la planche de bord, est spécifique au Q3. Crucial pour le développement de la marque en Europe, le Q3 a même été le premier "Q" à proposer une variante RS, dotée du 5 cylindres des RS 3 et TT RS, et à arborer la nouvelle face avant des SUV de la marque avec sa calandre tri-dimensionelle, apparue lors du restylage. Comme tous les véhicules commercialisés au début des années 2010, il s'est principalement écoulé en Diesel, ce qui rend difficile l'acquisition d'une version essence en occasion, faute d'offre.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 TFSI	150	8,4*

Notre avis : Bien qu'il soit doté du système de coupure partielle des cylindres, ce moteur s'avère gourmand. Mais son agrément est remarquable.

DIESEL

2.0 TDI	140	6,4*

Notre avis : Très largement majoritaire dans les annonces, ce moteur assure des prestations honorables.

2.0 TDI	150	6,5*

Notre avis : Apparu lors du restylage, ce bloc s'avère plus souple, plus vif et plus fiable que le 140 ch qu'il a remplacé.

2.0 TDI	177	7,3*

Notre avis : Plus performant, ce Q3 est un adepte des grands trajets. Il est un peu bruyant mais reste sobre.

TURBO

De nombreuses casses ont été signalées sur le 2.0 TDI 140 ch, la plupart survenant entre 70 et 80 000 km.

VOLANT MOTEUR/ EMBRAYAGE

Leur faiblesse est coutumière sur les 2.0 TDI, surtout en 140 ch. Il faut souvent procéder à leur remplacement dès 80 000 km.

FINITION

Elle n'est pas aussi irréprochable que dans les autres modèles de la marque, certains Q3 étant sujets aux bruits de mobilier.

PNEUS

Ils s'usent rapidement (dès 20000 km) ou de façon irrégulière selon les cas. Un réglage des trains solutionne ces problèmes.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	260€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	910€
Amortisseurs AR	740€
Embrayage	1340€
Kit de distribution	1360€
Filtre à particules ou Catalyseur	1500€
2 Pneus	350€

*2.0 TDI 140

DATES CLÉS

Lancement: 10-11

Séries spéciales: Midnight Series, Sport Design et Urban Techno

Restylage: 11-14

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Développé sur une base connue depuis plusieurs années, le Q3 a su éviter les problèmes de jeunesse. Si la plupart des problèmes concerne l'usure rapide de certains éléments, tels que les pneus et l'embrayage, les pannes de turbo du 2.0 TDI 140 ch ont également de quoi rendre méfiant au moment de l'achat.

AUDI Q5 (2016-2025)

À PARTIR DE
20 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Audi Q5 Sportback

Fidèle aux préceptes qui étaient alors en vigueur du côté d'Ingolstadt, le deuxième opus du Q5 ressemble quasiment traits pour traits à son prédécesseur. Son imposante calandre en trois dimensions, abandonnée sur la version restylée apparue à l'été 2020, permet tout de même de l'identifier au premier coup d'œil. La gamme reste très orienté autour du TDI, mais les deux versions hybrides rechargeables se sont, petit à petit, imposée, en neuf comme en seconde main. Hormis avec le moteur le moins puissant, le Q5 impose la présence de la transmission intégrale Quattro. Toujours fort d'une image en béton, ce SUV familial trouve preneur facilement sur le marché de l'occasion. Ses prix y sont donc élevés.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0/45 TFSI	252	9,7*

Notre avis : Accélérations et reprises sont au meilleur niveau avec cette motorisation puissante de 252 ch. Mais c'est surtout la rondeur de ce bloc qui séduit.

DIESEL

2.0 TDI	150	4,5

Notre avis : Hormis sur les deux derniers rapports, où les reprises sont laborieuses, ce TDI d'entrée de gamme n'est pas ridicule sous le capot de ce lourd SUV.

35 TDI	163	5,6

Notre avis : Malgré une cavalerie qui peut sembler modeste, ce diesel d'entrée de gamme offre déjà des reprises de bon niveau. Et quelle discrétion sonore !

2.0/40 TDI	190	7,6*

Notre avis : Les performances sont déjà largement suffisantes. S'il n'a pas la rondeur des V6, son appétit est beaucoup plus mesuré.

3.0/50 TDI	286	7,8*

Notre avis : Son onctueux V6 délivre un agrément de conduite hors pair. A l'oreille, il sait se faire oublier.

SQ5	341	8,2

Notre avis : Ce V6 démontre que puissance ne rime pas forcément avec sportivité. En revanche, avec 700 Nm disponibles dès 1 750 tr/mn, les accélérations sont "viriles".

HYBRIDE

55 TFSI e	367	1,5

Notre avis : Sa généreuse autonomie en 100 % électrique, une quarantaine de kilomètres, est idéale pour les trajets du quotidien. Batterie vide, son appétit flirte avec les 10 l/100 km.

REPOSE-PIED

Il émet parfois des grincements, ce qui nécessite de le faire refixer. Ce n'est certes pas grand-chose, mais vu les prix en neuf, on est en droit d'exiger une fabrication parfaite.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	510€
Plaquettes AV	370€
Plaquettes AR	320€
Amortisseurs AV	640€
Amortisseurs AR	610€
Embrayage	boite
Kit de distribution	1130€
Filtre à particules ou Catalyseur	3000€
2 Pneus	340€

*40 TDI 190

DATES CLÉS

Lancement:
11-16

Séries spéciales:
S-Edition

Restylage:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Sur le plan de la fiabilité pure, rien à redire. Le nombre de propriétaires ayant été immobilisés par une panne reste très bas. Le comble, c'est que le seul défaut récurrent qui puisse être reproché à ce Q5 concerne la qualité de fabrication. C'est pourtant, habituellement, le point fort de la marque aux anneaux.

BMW SÉRIE 1 (2011-2019)

À PARTIR DE 4 900 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

BMW Série 2 Coupé et Cabriolet

Après le succès de la première génération, BMW conserve quasiment la même recette pour sa deuxième Série 1. Cette berline compacte, reconnaissable à son long capot et à son hayon vertical, demeure donc la seule propulsion de sa catégorie. Les designers l'affublent toutefois d'un regard original qui lui vaudra un début de carrière laborieux et un restylage assez conséquent. Si les berlines 3 et 5 portes restent de la partie, les coupé et cabriolet prennent leur indépendance sous le label Série 2, techniquement identique à cette Série 1. Privée d'une vraie version M, cette compacte offre un très large éventail de motorisations, en essence comme en Diesel, développant de 95 à 340 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
16i	136	7,7*

Notre avis : Avec sa puissance déjà confortable, cette variante offre une belle polyvalence mais consomme un peu trop.

DIESEL

14d	95	4,1

Notre avis : Grâce à ses 235 Nm de couple, cette entrée de gamme propose un bon compris entre prix d'achat, consommation et agrément.

16d	116	37

Notre avis : Les habitués des voies rapides apprécieront les 20 ch qu'elle gagne sur le 14d. Et elle est encore plus sobre.

18d	143	5,6*

Notre avis : Disponible en grand nombre en occasion, elle offre un excellent ratio performances/consommation.

20d	184	6,3*

Notre avis : Des performances dignes d'une petite sportive accompagnées d'un appétit minime. Dommage qu'elle soit un peu bruyante.

TURBO

Son système de refroidissement est parfois défaillant, sur les moteurs essence, dès 80 000 km. Il faut alors remplacer l'ensemble.

VANNE EGR

Son endurance est mise à mal sur le 16d, avec des remplacements parfois nécessaires avant 100 000 km.

CARROSSERIE

Si la construction générale est solide, certaines Série 1 ont eu des problèmes avec la serrure de coffre arrière, nécessitant son remplacement.

HABITACLE

L'ambiance à bord est déprimante avec ses matériaux noirs simplement égayés par des inserts peints façon aluminium. Mais la durabilité de l'ensemble ne fait aucun doute, c'est le plus important.

POMPE À EAU

De nombreuses fuites ont été signalées sur les versions essence. Il faut guetter les traces de liquide de refroidissement (dépôt blanchâtre).

DISTRIBUTION

Le 2.0 Diesel est du type N47. Comme sur toutes les BMW, ce bloc connait de gros problèmes de chaîne de distribution, qui peuvent entraîner la casse du moteur, jusque courant 2014.

PREMIER RESTYLAGE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	1220 €
Plaquettes AV	440 €
Plaquettes AR	330 €
Amortisseurs AV	740 €
Amortisseurs AR	730 €
Embrayage	1210 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1280 €
2 Pneus	270 €

*18d 143

DATES CLÉS

Lancement: 09-11

Restylage: 03-15 / 05-17

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

En essence, comme en Diesel, la Série 1 affiche d'importants maux. Il convient donc d'être, plus que jamais, vigilant quant aux antécédents du modèle que vous convoitez. S'il s'agit d'une version Diesel, soyez intraitable sur l'année de fabrication, les modèles d'avant 2015 présentant un risque de casse moteur important.

BMW SÉRIE 1 (2019-...)

À PARTIR DE
10 900 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
BMW Série 2 Gran Coupé / BMW Série 2 Active Tourer

La plus compacte des BMW fait sa révolution. Bye-bye la propulsion, elle a désormais recours à la plateforme à traction avant que l'on trouve déjà, notamment, sur la Série 2 Active Tourer. Au passage, elle abandonne son long capot et la variante trois portes, ne subsistant ainsi qu'en 5 portes. En parallèle, elle gagne une inédite variante coupé 5 portes, rattachée à la Série 2 bien qu'elle n'en reprenne pas la base, et nommée Gran Coupé. La gamme de motorisations reste assez restreinte au lancement avec cinq blocs, dont les puissances vont de 109 à 306 ch. Pas de version Motorsport, au mieux la M135i, disponible en deux ou quatre roues motrices, pas non plus de variante hybride rechargeable.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
16i	109	5,7
Notre avis : Trop modeste pour une berline compacte, surtout lorsqu'elle se veut premium, ce moteur d'entrée de gamme n'a que peu d'intérêt.		
18i	140	6,7
Notre avis : Ce trois cylindres 1.5 Turbo n'a aucun mal à donner du caractère à cette compacte. De surcroît, il fait preuve d'un appétit mesuré.		
20i	178	6
Notre avis : Première offre de la Série 1 essence dotée d'un 4 cylindres, cette variante bénéficie d'un agrément moteur largement supérieur à la 18i.		
M135i	306	8,8
Notre avis : La plus puissante des Série 1 a beaucoup perdu en caractère en même temps qu'elle passait de 6 à 4 cylindres. Au point que sa qualité la plus remarquable est sa sobriété.		

DIESEL

16d	116	5,6
Notre avis : Le Diesel d'entrée de gamme se montre déjà suffisamment tonique, sauf lors des reprises sur le sixième rapport.		
18 d	150	5,7
Notre avis : Avec son 2.0, garant de couple disponible à bas régime, cette version est la plus recommandable pour les gros rouleurs. A déguster de préférence avec la boîte auto. 8 rapports.		
20d	190	6,4*
Notre avis : La transmission intégrale xDrive, livrée d'office, permet de profiter à 100 % du couple phénoménal (400 Nm à 1 750 tr/mn) du plus puissant des diesels.		

DES PUCES QUI GRATTENT

Les bugs électroniques se multiplient, nécessitant des reprogrammations parfois totales de la voiture.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	650 €
Plaquettes AV	390 €
Plaquettes AR	330 €
Amortisseurs AV	720 €
Amortisseurs AR	650 €
Embrayage	1260 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2010 €
2 Pneus	240 €

*18d

DATES CLÉS

Lancement:
05-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Le nombre d'exemplaires connaissant un ou plusieurs dérangements d'ordre électronique n'est plus anodin. Cela coûte à cette compacte premium sa cinquième étoile.

BMW SÉRIE 3 (2011-2018)

Cette sixième génération de la Série 3 poursuit son embourgeoisement, au détriment de la sportivité. Elle abandonne ainsi les variantes coupé et cabriolet, désormais indépendantes en tant que Série 4, mais, comme sa grande sœur, la Série 5, propose une déclinaison Gran Turismo qui mise tout sur le confort des passagers arrière. Une méchante variante M3 est tout de même au programme, mais elle abandonne le V8 au "profit" d'un six-en-ligne turbocompressé. La gamme s'articule donc autour de moteurs 4 et 6 cylindres en essence, Diesel et, comme l'opus précédent, hybride rechargeable. Une version qui est interdite au break Touring. Face à la concurrence de plus en plus forte du X3, mais aussi parce que certains de ses fidèles ne se sont pas reconnu dans ces évolutions, la Série 3 est un peu boudée. Une aubaine pour les acheteurs d'occasion.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Les casses affectent les tout premiers 2.0 Diesel produits, jusque courant 2012. L'achat d'une version postérieure supprime ce risque.

EMBRAYAGE

Des cas d'usure prématurée, aux alentours de 80 000 km, ont été signalées sur les versions Diesel.

DIRECTION

Des tremblements se font parfois sentir dans le volant, sans que les interventions du réseau ne les solutionnent.

ELECTRONIQUE

Quelques bugs subsistent, malgré les reprogrammations, tels que ceux des capteurs de pression des pneumatiques.

SUSPENSION ARRIÈRE

Sur routes déformées, des claquements sont parfois émis, que l'auto soit équipée de la suspension métallique ou pilotée.

CARROSSERIE

Fidèle à la réputation de BMW, la Série 3 encaisse les années sans dommages. Même la résistance des teintes est remarquable.

HABITACLE

Assurément au-dessus du lot en matière de choix des matériaux et de leurs assemblages, même si, sur une poignée d'autos, la sellerie cuir s'abime dès 100 000 km et que quelques rossignols se font entendre à bord.

À PARTIR DE
5 800 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLES CLONES

BMW Série 4 Coupé Cabriolet et Gran Coupé

VERSION TOURING

VERSION RESTYLÉE

VERSION GT

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
16d	116	3,9
Notre avis : Sa cavalerie est trop faible pour assurer les reprises que l'on attend d'un véhicule de ce standing.		
18d	143	4,3
Notre avis : Ce moteur fait référence en matière de frugalité, d'agrément et, à partir de 2013, de fiabilité.		
20d	184	5,2*
Notre avis : Aux qualités de la 18d, cette variante ajoute performances et nervosité.		
30d	258	5,2
Notre avis : Son 6 cylindres ne manque pas de tonus, sans se montrer gourmand. Et l'agrément de la boite auto. à 8 rapports fait référence.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN *

Disques AV	720 €
Plaquettes AV	320 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	780 €
Amortisseurs AR	560 €
Embrayage	2440 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1570 €
2 Pneus	350 €

*20d

DATES CLÉS

Lancement:
11-11 (4p.)/07-12 (Touring)/03-13 (GT)

Restylage:
07-15 (4p. et bk)/06-16 (GT)

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Les risques de casse des 2.0 Diesel produits avant 2015 "interdit" l'achat de ces variantes avant cette date. Par ailleurs, quelques défaillances, héritages d'une mise au point sans doute un peu trop rapide, subsistent au-delà. Décevant venant de BMW mais il faut bien reconnaitre que le bilan objectif reste assez flatteur.

BMW SÉRIE 3 (2018-2024)

À PARTIR DE
24 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
BMW Série 4 et i4

Depuis 1975, la gamme de la familiale BMW a fortement évolué. Les coupé et cabriolet ont définitivement quitté l'offre, au profit de la Série 4, de même que l'éphémère Gran Turismo. Ne reste donc plus que la classique berline à trois volumes et le break Touring, dont la première mouture remonte à 1988. Le nombre de variantes reste toutefois impressionnant, de la sage 316d de 122 ch à la monstrueuse M3 Compétition de 510 ch, en passant par les "propres" hybrides rechargeables 320 e et 330e, toutes se distinguant par leur agrément mécanique. Le succès commercial et la tenue à la cote sont toutefois moins impressionnants depuis l'avènement des cousins haut sur pattes, les X3 et X4.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
20i	184	7,6*

Notre avis : Si certains regretteront que ce bloc ne compte "que" 4 cylindres, force est de reconnaitre qu'agrément et performances sont déjà largement au rendez-vous.

30i	258	7,6*

Notre avis : Basée sur le même bloc 2.0 que la 20i, cette variante affiche des performances en nette progression, sans consommer davantage.

DIESEL

16d	122	4,5

Notre avis : Malgré sa puissance modeste, le Diesel d'entrée de gamme suffira aux familles peu adeptes de performances.

18d	150	4,4

Notre avis : Un juste milieu en matière de performances et toujours une sobriété de haut niveau.

20d	190	5,7*

Notre avis : Cette version best-seller associe des performances élevées à une impressionnante sobriété. Elle est également disponible avec la transmission intégrale xDrive.

30d	265	7,6*

Notre avis : L'agrément du six cylindres et les performances de ce diesel suffisent à séduire. Et pas d'inquiétude : son appétit reste mesuré.

HYBRIDE

30e	292	8*

Notre avis : Si les performances sont impressionnantes, le comportement routier est plutôt pataud à cause du poids des batteries et la consommation élevée lorsque celles-ci sont vides.

QUELQUES BUGS ÉLECTRONIQUES

Même si une poignée de soucis d'ordre électronique ont été signalés, impossible de parler, pour le moment, de récurrence.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	950€
Plaquettes AV	310€
Plaquettes AR	510€
Amortisseurs AV	1100€
Amortisseurs AR	1920€
Embrayage	1940€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2010€
2 Pneus	340€

*20d

DATES CLÉS

Lancement:
10-18

Restylage:
05-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Les actuelles familiales de la marque de Munich confirment que BMW ne se risque plus à commercialiser des modèles à la mise au point bâclée. Un excellent bilan qu'il faudra confirmer avec le temps et les kilomètres.

BMW SÉRIE 5 (2016-2023)

À PARTIR DE
11 400 €
VOIR COTE P. 226

Contrairement à sa devancière, la septième génération de Série 5 n'est pas délinée en version Gran Turismo. Mais les incontournables berline 4 portes et break Touring sont, évidemment, de la partie. Comme toute BMW digne de ce nom, cette routière propose un éventail de motorisation très généreux débutant à 190 ch et grimpant jusqu'aux 625 ch de la M5 Compétition. Le florilège de technologies proposées, le plus souvent en option, est tout aussi étourdissant, surtout sur les versions restylées, apparues en mai 2020. Si la plupart des Série 5 disponibles à la vente sont bien équipées, les tarifs restent particulièrement salés. La qualité de fabrication, capable de rivaliser avec la référence Audi, justifie en partie cette gourmandise.

MODÈLE CLONE

BMW Série 6 Gran Turismo

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
40i	340	6,5

Notre avis : Malgré son impressionnante cavalerie, ce six cylindres ne verse pas encore dans la sportivité. Mais quel agrément !

DIESEL

20d	190	6,3*

Notre avis : S'il n'a pas la noblesse des six cylindres, ce 2.0 offre déjà des performances de haute volée tout en ayant le bon goût de ne pas se faire entendre.

30d	265	7,4*

Notre avis : Sobre, suave, silencieux, sportif… ce moteur cumule les qualités. Avec la transmission intégrale xDrive, il offre un comportement impérial en toutes circonstances.

HYBRIDE

30e	252	7,2*

Notre avis : Grâce au renfort du moteur électrique, le 2.0 parvient à accélérer encore plus qu'un six cylindres, mais sans offrir la même rondeur.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Quelques propriétaires de six cylindres Diesel ont été victimes d'une fuite nécessitant le remplacement d'une durit.

VERSION TOURING RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	640 €
Plaquettes AV	680 €
Plaquettes AR	370 €
Amortisseurs AV	960 €
Amortisseurs AR	1080 €
Embrayage	1330 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1140 €
2 Pneus	380 €

*20d

DATES CLÉS

Lancement:
10-16

Restylage:
05-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Après une décennie 2000-2010 mauvaise tant sur le plan de la fiabilité que sur celui de la qualité de fabrication, BMW remonte la pente année après année. La Série 5 répondant aux types G30 et G31 démontre que la marque munichoise est revenue au meilleur niveau.

BMW X1 (2015-2021)

À PARTIR DE
13 300 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
BMW X2

Décidé à rationaliser ses gammes, le groupe BMW développe, au début des années 2010, une plateforme à traction avant destinée aux Mini et aux BMW compactes. Si c'est la Série 2 Active Tourer qui sera le premier modèle à l'hélice à y avoir recours, le X1 de deuxième génération la reprendra également. Parmi les possibilités qu'offre cette base, il y a la possibilité d'y intégrer une motorisation hybride rechargeable, chose faite depuis le début de 2020. En parallèle, le X1 se décline pour la première fois en une version coupé, logiquement baptisée X2. A trois ou quatre cylindres, les moteurs disponibles sur cette double gamme développent de 116 à 340 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
18i	136	5,1

Notre avis : S'il suffit pour un usage quotidien, ce 3 cylindres sera beaucoup plus à la peine une fois la voiture chargée et/ou les voies rapides empruntées.

DIESEL

18d	150	6,1*

Notre avis : En digne moteur BMW, celui-ci se montre fort agréable à conduire et sa sobriété est remarquable.

20d	190	6,3*

Notre avis : Performant et peu gourmand, ce bloc se montre à l'aise aussi bien dans la circulation urbaine que sur les voies rapides.

25d	231	7,2*

Notre avis : Si l'agrément est au rendez-vous, les performances ne sont pas à la hauteur de la cavalerie affichée.

BOITE AUTO.
Sur les versions diesel, du liquide de refroidissement peut s'écouler dans la boîte, entraînant la destruction de celle-ci.

AAC
Ce régulateur de vitesse se déconnecte lorsque son capteur se retrouve ébloui par le soleil ou qu'il pleut fortement.

TURBO
Des casses de plus en plus fréquentes sur le moteur 20d. Les plus précoces surviennent dès 70 000 km.

VANNE EGR
Son mécanisme connait des défaillances de façon très prématurée avec des remplacements parfois effectués dès 10 000 km !

EMBRAYAGE
Des vibrations dans la pédale ont été signalés par de nombreux propriétaires de versions 18d. Le réseau n'y apporte aucune solution.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	590€
Plaquettes AV	350€
Plaquettes AR	300€
Amortisseurs AV	700€
Amortisseurs AR	600€
Embrayage	1760€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1370€
2 Pneus	460€

*sDrive20d

DATES CLÉS
Lancement: 07-15
Restylage: 05-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

En se renouvelant, le plus petit des SUV estampillé BMW semblait avoir corrigé le tir. Mais, au fil des années, et pas forcément des kilomètres, les défaillances se font de plus en plus nombreuses. Autrefois recommandable, son achat semble donc de plus en plus risqué.

BMW X1 (2022-...)

À PARTIR DE
25 700 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
BMW X2

Si, esthétiquement, cette 3ème génération du SUV compact de BMW a plus des airs d'évolution (douce) que de révolution, ce n'est pas le cas techniquement. Et notamment sous le capot où l'offre est plus axée que jamais sur les motorisations les plus vertueuses. Si on pense, de prime abord, aux deux variantes 100 % électriques, ce sont surtout les déclinaisons hybrides rechargeables, elles sont également deux, qui séduisent. Et pour couronner cette gamme prolifique, qui compte également 5 moteurs thermiques, on trouve une version mise au point par le département Motorsport et forte de 300 ch. Difficile de ne pas trouver X1 à son goût.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
	150	5,5

Notre avis : BMW démontre, une nouvelle fois, sa maitrise de la technologie diesel avec ce 4 cylindres suffisamment performant, sobre et souple..

A LA MARGE
Après quelques années d'errements, BMW a repris le bon chemin en matière de fiabilité. Hormis quelques bugs électroniques, le X1 se montre irréprochable.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	560 €
Plaquettes AV	460 €
Plaquettes AR	410 €
Amortisseurs AV	770 €
Amortisseurs AR	660 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	1510 €
2 Pneus	420 €

*sDrive18d

DATES CLÉS
Lancement:
06-22

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ★ ★

Si les propriétaires de précédents X1 ont souvent pu avoir l'impression que leur BMW n'était pas aux standards de qualité habituels de la marque, ceux de ce 3ème opus ne peuvent rien reprocher à leur monture.

BMW X3 (2010-2017)

À PARTIR DE
8 100 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

BMW X4

Dans la foulée de son grand frère, le X5, la deuxième génération de X3, le SUV familial de BMW, a eu droit à son dérivé coupé. Mais il a dû attendre 4 années pour cela. Logiquement baptisée X4, cette déclinaison est un clone technique du X3. Ce duo corrige la plupart des défauts du premier X3, à commencer par une qualité de fabrication indigne de la marque à l'Hélice, une présentation peu raffinée et un confort très en retrait de celui de ses concurrents. Malgré son succès commercial, le X3 a reçu une face avant totalement inédite pour son restylage, reprise du X4. Si les prix en occasion restent élevés, y compris sur les exemplaires fortement kilométrés, l'abondance de l'offre et le nombre important de motorisations garantissent une marge de négociation.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
20d	184	5,6
Notre avis : Aussi performant que sobre, ce moteur s'apprécie de préférence en combinaison avec la boîte auto. 8 rapports.		
30d	258	8,7*
Notre avis : Son important couple lui permet d'être dynamique à tous les régimes, sans exagérer côté consommation.		

VOLANT MOTEUR/ EMBRAYAGE

Peu résistants, il faut parfois procéder à leur remplacement aux abords des 60 000 km.

DISTRIBUTION

Le 2.0 Diesel N47, et quelques 3.0 D, montrent, jusqu'en 2012, des faiblesses de la chaîne et de ses tendeurs. Des cliquetis métalliques annoncent une rupture à court terme.

TURBO

Des cas de ruptures très prématurées (dès 70 000 km) sur les 4 cylindres diesel.

DIRECTION

Le boîtier électronique de commande peut se montrer défaillant dès 80 000 km, privant le conducteur de toute assistance.

TOIT OUVRANT

Des blocages lors des manœuvres d'ouverture et de fermeture rendent le changement de son moteur indispensable.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	580€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	1350€
Amortisseurs AR	480€
Embrayage	1430€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1450€
2 Pneus	410€

*20d 184

DATES CLÉS

Lancement:
10-10

Restylage:
04-14

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si l'on excepte les problèmes de distribution des Diesel produits durant les 3 premières années, le X3 se montre fiable. Commercialisé plus tardivement, le X4 est, pour sa part, épargné par ces soucis. Quant aux défauts de volant moteur et d'embrayage, ils sont restreints de fait, une large majorité des X3 et X4 étant équipés de la boîte automatique.

BMW X3 (2017-...)

À PARTIR DE
24 000 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
BMW X4

Pour le SUV familial de BMW, la troisième génération semble être celle de la maturité. Plus logeable, mieux fini et plus "responsable", il a notamment gagné une variante hybride rechargeable et, plus tardivement, une électrique nommé iX1. Deux variantes dont son dérivé coupé, le X4, deuxième du nom en ce qui le concerne, est privé. En revanche, les versions M et M Compétition sont bien de la partie dans les deux cas. Ces X3/X4 surpuissants font bien sûr de la figuration, commercialement parlant, face aux autres motorisations, Diesel en tête. C'est d'ailleurs l'un de ses derniers, le 18d de 150 ch, qui se trouve être le seul disponible avec deux roues motrices.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
40i	360	8,2

Notre avis : Quel plaisir de conduire un six cylindres essence ! La musicalité de ce moteur se paie toutefois par un appétit proportionnel à l'agrément de conduite.

DIESEL

20d	190	7,6*

Notre avis : La présence de la transmission intégrale, et le poids qui va avec, l'empêchent de profiter pleinement de sa cavalerie.

30d	265	8*

Notre avis : La mélodie de ce six cylindres se conjugue avec un agrément et des performances de premier plan.

HYBRIDE

30e	292	8,4*

Notre avis : Les accélérations de cette mécanique hybride rechargeable étonnent. Mais l'autonomie électrique ne dépasse pas les 36 km.

DÉMARREUR

Les 18d/20d produits jusqu'en février 2019 refusent parfois de démarrer lorsque les températures sont basses. BMW installe alors un nouveau démarreur pour corriger ce problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	790€
Plaquettes AV	360€
Plaquettes AR	350€
Amortisseurs AV	1150€
Amortisseurs AR	870€
Embrayage	boite
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1620€
2 Pneus	420€

*xDrive30e

DATES CLÉS

Lancement:
06-17

Restylage:
08-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Alors qu'il a dépassé le stade de la mi-carrière, l'actuel X3 affiche un bilan presque vierge. De quoi rassurer les fidèles de la marque qui ne sont pas, loin s'en faut, toujours tombé sur de bons numéros ces dernières années. Reste à souhaiter que les nouveaux moteurs se montrent aussi irréprochables.

CITROËN C1 (2014-2022)

À PARTIR DE
4 600 €
VOIR COTE P. 226

Après une première tentative fructueuse, PSA et Toyota remettent le couvert avec un nouveau trio de mini-citadines. Comme son clone Toyota, la petite Citroën garde son patronyme. Mais tout le reste change. A conserver par l'esthétique avec des styles davantage propres à chaque marque. Comme sur la première génération, c'est le japonais qui fournit le moteur 1.0, tandis que PSA propose sur les C1 et 108 un 1.2 maison. Quant au Diesel, il n'est pas reconduit. Disponibles en 3 et 5 portes, mais également dans des versions dotées d'un très large toit ouvrant électrique en toile, les C1, 108 et Aygo étendent leur gamme grâce à l'apport régulier de séries spéciales ou limitées. Plus abordables en occasion, les C1 et 108 profitent d'un réseau plus dense.

MODÈLES CLONES

Peugeot 108
Toyota Aygo

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 VTi	69	5,5*
Notre avis : Pas totalement ridicule sur route, ce moteur nippon est toutefois beaucoup plus à l'aise en ville.		
1.0 VTi	72	5,1*
Notre avis : Cette évolution du 3 cylindres Toyota ne progresse pas en matière de performances, mais son appétit est plus raisonnable.		
1.2 VTi/ PureTech	82	5,7*
Notre avis : Les longs trajets à allure modérée ne lui font pas peur. Mais on se lasse rapidement du niveau sonore.		

CARROSSERIE

A ce tarif, il ne faut pas attendre de miracles quant à la qualité de la peinture ou des alignements des ouvrants. Seul véritable faux pas, des serrures de coffre qu'il a fallu remplacer car bloquées.

HABITACLE

La présence de vibrations du mobilier de bord n'est pas une surprise, tant les matériaux respirent l'économie. La présentation, réhaussée à coups de plastiques laqués et de tissus colorés, est agréable.

TOYOTA AYGO RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380€
Plaquettes AV	210€
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	440€
Amortisseurs AR	380€
Embrayage	730€
Kit de distribution	700€
Filtre à particules ou Catalyseur	1200€
2 Pneus	170€

*1.2 VTi/PureTech 82

DATES CLÉS

Lancement:
03-14

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Voilà une belle démonstration qu'une voiture très abordable peut se montrer très fiable. Certes, Toyota étant partie prenante du projet, on pouvait s'attendre à une telle réussite, mais la cascade de soucis qui avaient touché la première génération de ce trio pouvait laisser place à quelques inquiétudes.

CITROËN C3 (2009-2017)

À PARTIR DE 3 200 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Citroën C3 Picasso

Avec son profil tout rond, la première C3 a remporté un grand succès. En toute logique, celle qui lui succède reprend donc des formes proches non sans les teinter d'une touche de sérieux. On remarque néanmoins un net progrès côté planche de bord, dont le dessin ne déparerait pas dans une allemande. Mais les finitions et assemblages restent moyens. Uniquement disponible en 5 portes, l'opus 2 de la C3 innove avec son pare-brise Zénith optionnel. Apparue avec une gamme de motorisations vieillissantes, la C3 a ensuite bénéficié des modernes PureTech et BlueHDi. Commercialisée en pleine mode des monospaces, la C3 2 a eu droit à un dérivé de ce genre, reprenant le nom de Picasso.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.1	60	4,3
Notre avis : Déjà peu nerveux en ville, ce moteur devient carrément amorphe une fois dépassée les limites de la cité.		
1.4	75	6
Notre avis : Toujours trop juste pour s'extirper des centres urbains, il est surtout pénalisé par un cinquième rapport trop long.		
1.2 VTi/ PureTech	82	6,5*
Notre avis : Plus polyvalent que les blocs précédents, il reste toutefois peu à l'aise lors des reprises.		

DIESEL

1.4 HDi	68	5,3*
Notre avis : Sobre et doux, ce Diesel manque toutefois d'allonge pour attaquer sereinement les longs trajets.		
1.6 HDi	92	5,5*
Notre avis : Le meilleur compromis entre l'agrément, les capacités de reprises et d'accélération, et la sobriété.		

CULASSE
De légères fuites d'huile à son niveau ont été repérées sur les 1.4 essence. A priori, le problème ne s'aggrave pas avec le temps.

CULASSE (BIS)
Le joint du 1.1 essence se déforme à partir de 50 000 km, nécessitant son changement sans délai (surchauffe).

MOBILIER DE BORD
Rares sont les C3 à ne pas être victimes de bruits parasites qui s'installent après seulement quelques dizaines de milliers de kilomètres.

ELECTRONIQUE
Parmi les problèmes les plus fréquemment rencontrés, on relève des régulateurs de vitesse qui refusent de s'activer ou des voyants qui s'allument au tableau de bord.

DISTRIBUTION
Le tendeur de la courroie se montre parfois bruyant. La seule solution consiste à remplacer le kit complet.

ALLUMAGE
Les moteurs essence ont tendance à caler facilement. La plupart des interventions dans le réseau ne résolvent pas le problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	340 €
Plaquettes AV	190 €
Plaquettes AR	180 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	370 €
Embrayage	780 €
Kit de distribution	910 €
Filtre à particules ou Catalyseur	740 €
2 Pneus	220 €

*1.4 HDi 68

DATES CLÉS
Lancement: 10-09
Séries spéciales: Airplay, Collection, Open Way et Sélection
Restylage: 03-13

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆
Ce deuxième opus de la petite Citroën reste encore touché par de nombreuses défaillances, mais celles-ci ne s'avèrent pas être d'une gravité extrême. Ce qui pénalise davantage la C3 dans le temps, c'est sa médiocre qualité de fabrication qui exige d'être très soigneux, notamment avec le mobilier de bord, pour conserver une auto "présentable".

CITROËN C3 (2016-2024)

Restylée en 2020, la troisième génération de C3 remporte un succès commercial bien plus important que celui de ses deux devancières, sans doute dû à ses airs de SUV. Fidèle au précepte Citroën de "voiture essentielle", elle repose sur la base de l'ancienne Peugeot 208, probablement moins coûteuse à produire, et use, voire abuse, des matériaux de qualité moyenne. Mais elle ne néglige pas pour autant deux autres piliers du double chevron : le confort et la tenue de route. Sur le premier point, elle surpasse même toutes ses rivales bien qu'elle fasse l'impasse, y compris la version restylée, sur les amortisseurs à butée hydraulique progressive adoptés par les modèles les plus récents du double chevron. Sous le capot, l'offre se veut réduite avec des puissances allant simplement de 68 à 110 ch en essence et de 75 à 100 ch en Diesel.

SUR-CONSOMMATION D'HUILE

Sur les 1.2, elle est le signe d'une courroie de distribution qui se désagrège (dès 40 000 km). A fair régler sans délais, car elle peut entrainer une casse moteur.

BOÎTE AUTOMATIQUE

La C3 s'en remet à la réputée EAT6. Mais celle-ci se bloque parfois sur l'un des rapports, nécessitant une réinitialisation en concession.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Repris de la Peugeot 208 de première génération, il connait naturellement les mêmes, et fréquents, bugs que sa cousine sochalienne.

ADBLUE

Comme sur les autres modèles BlueHDi, ceux de la C3 souffrent d'une pompe AdBlue fragile. Pour éviter les problèmes, ne remplissez jamais le réservoir de ce liquide au-delà des trois-quarts.

CARROSSERIE

Malgré la présence sur de nombreux exemplaires de stickers, de teintes bi-ton ou encore d'inserts en plastiques, les assemblages ne montrent, pour le moment, aucune faiblesse.

HABITACLE

C'est surtout à bord que l'on perçoit les économies réalisées sur le développement avec des plastiques quasi exclusivement durs et qui, de surcroît, sonnent creux. Mais la finition est dans la bonne moyenne.

À PARTIR DE
3 800 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	82	6,8*

Notre avis : Ce petit atmo' ne fait pas de miracles mais il ne rechigne pas aux longs trajets pourvu que l'on ne soit pas pressé.

1.2 PureTech	110	6,6*

Notre avis : Le turbo change totalement ce trois cylindres, alors capable de reprises suffisantes pour fréquenter régulièrement les voies rapides.

DIESEL

1.6 BlueHDi	100	5,2*

Notre avis : Ce moteur profite du poids continu de la C3 pour se montrer sous son meilleur jour, tant en consommation qu'en performances.

MODÈLE RESTYLÉ

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	260 €
Plaquettes AV	240 €
Plaquettes AR	180 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	440 €
Embrayage	730 €
Kit de distribution	700 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1200 €
2 Pneus	180 €

*1.2 PureTech 82

DATES CLÉS

Lancement:
09-16

Séries spéciales:
Graphic, You!, C-Series

Restylage:
02-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

A quelques mois de sa fin de carrière, la petite Citroën commence à souffrir de graves problèmes mécaniques. Ils viennent s'ajouter à ceux, déjà connus, de la boîte de vitesses automatique. De plus, il est fortement agaçant que les ingénieurs de PSA n'aient pas pris la peine de solutionner les bugs du système multimédia, pourtant apparu en 2012.

CITROËN C3 AIRCROSS (2017-2025)

À PARTIR DE
5 600 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	110	7,4*
Notre avis : Suffisamment polyvalente, cette variante ne frustrera que les amateurs de reprises éclair.		
1.2 PureTech	130	5,2
Notre avis : Le surcroît de performances est notable et sera particulièrement apprécié des habitués des voies rapides.		

Comme la plupart de ses concurrents, Citroën abandonne, après seulement une génération, la catégorie des minis-paces pour celle, bien plus en vogue, des SUV citadins. Sans doute afin de ne pas trop dérouter les fidèles du C3 Picasso, le C3 Aircross conserver toutefois un profil proche de celui de son prédécesseur. Elaboré sur la même base que la première génération de Peugeot 2008, il en reprend les moteurs, les modernes PureTech (dont les puissances vont de 82 à 130 ch) et BlueHDi (délivrant de 75 à 120 ch). D'abord disponibles en 1.6, ces derniers ont rapidement été remplacés par les modernes 1.5. Au printemps 2021, le C3 Aircross a reçu une nouvelle face avant bien plus anguleuse.

AIDES À LA CONDUITE
Le voyant d'ESP s'allume sans raison, tandis que les détecteurs d'angles morts signalent des objets qui n'existent pas.

ADBLUE
Le C3 Aircross n'échappe pas aux soucis touchant la sonde et le réservoir. Pour le moment, seuls les 1.6 sont concernés.

TRAIN AVANT
De nombreux propriétaires se plaignent que leur C3 Aircross tire à droite, même après un réglage de géométrie.

SUSPENSION
A faible vitesse, sur chaussée déformée, les amortisseurs peuvent émettre des grincements.

PNEUS AVANT
Les gommes d'origine s'usent rapidement : comptez un remplacement après 20 à 25000 km.

BOÎTE MANUELLE
Après seulement quelques centaines de kilomètres, la marche arrière est difficile à enclencher et/ou craque. Le réseau intervient au titre de la garantie.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	310€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	200€
Amortisseurs AV	450€
Amortisseurs AR	450€
Embrayage	830€
Kit de distribution	610€
Filtre à particules ou Catalyseur	1040€
2 Pneus	190€

*1.2 PureTech 110

DATES CLÉS
Lancement:
05-17
Séries spéciales:
C-Series, Rip Curl
Restylage:
02-21

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Au fil des ans et des kilomètres, les soucis bien connus des mécaniques PureTech et BlueHDi s'accumulent. L'épidémie est moins sévère que sur d'autres modèles du groupe Stellantis, mais son évolution est à surveiller.

CITROËN DS3 (2009-2019)

À PARTIR DE
4 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

DS 3

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 VTi	120	5,9

Notre avis : Plutôt performant, ce moteur s'apprécie surtout pour sa rondeur. Mais il est un peu gourmand, surtout couplé à la boîte automatique.

1.6 THP	156	5,8

Notre avis : Ce moteur affiche un bon rapport performances/ consommation. On apprécie surtout ses accélérations.

DIESEL

1.6 HDi	92	4

Notre avis : Un bloc gavé de couple qui se distingue par sa douceur, sa polyvalence et sa sobriété.

1.6 HDi	112	3,8

Notre avis : Peu assoiffé et nerveux, mais sans perdre de sa souplesse, ce bloc excelle en ville comme à la campagne.

Après une première tentative couronnée d'un certain succès, la C2, Citroën se lance plus avant dans le segment des citadines premium avec la DS3. Comme ses sœurs DS4 et DS5, elle passera sous pavillon DS Automobiles dès le second semestre 2014 et deviendra alors la DS 3. Etroitement dérivée de la deuxième génération de C3, elle en reprend la face avant, jusqu'à son restylage, et la planche de bord. Si certains lui reprocheront ce manque d'exclusivité, la majorité craquera pour ses lignes dynamiques et une partie pour la version Cabrio dont le toit en toile reprend une cinématique identique à celle de la Fiat 500C. Principalement écoulée en variantes HDi, la DS3 étrennera aussi la griffe Performance avec des 1.6 Turbo de plus de 200 ch.

DISTRIBUTION

Les problèmes de chaîne et de tendeur empoisonneront la carrière du 1.6 THP jusqu'à ce que celui-ci passe à 165 ch et plus.

EMBRAYAGE

Les versions Diesel sont dotées d'un mécanisme peu résistant qu'il faut parfois remplacer dès 40000 km. Autre défaut de cet élément, des blocages du mécanisme entraînant également son remplacement.

CARROSSERIE

La peinture est de qualité médiocre : nombre de DS3 sont sujettes aux cloques sur les boucliers et le pavillon.

HABITACLE

Les plastiques du mobilier sont de mauvaise qualité et leurs assemblages pas assez rigides. Dès 30000 km, les bruits parasites s'invitent à bord.

POMPE À EAU

Elle fuit régulièrement sur les moteurs 1.6 essence. Le réseau procède alors à son remplacement anticipé mais pas à celui de la distribution, assurée par une chaîne.

CONSO D'HUILE

Sur le moteur 1.2, avec ou sans turbo la courroie de distribution se désagrège dans le carter d'huile. Au delà de 1 l/1 000 km, prévoyez un remplacement du bloc (4 000 euros mini).

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	200€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	420€
Amortisseurs AR	390€
Embrayage	1260€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	900€
2 Pneus	310€

*1.6 THP 156

DATES CLÉS

Lancement:
06-09 (3p.)/09-12 (Cabrio)

Séries spéciales:
"1955" et Black Lezard

Restylage:
05-14/01-16

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Désormais accessible financièrement, la DS3 d'occasion est tentante. Il faudra toutefois être particulièrement prudent au moment de choisir son moteur car les défaillances mécaniques ne manquent pas, même si leur nombre se réduit à partir de 2012. Quant aux tracas électroniques, il y a peu de chance de passer au travers.

CITROËN BERLINGO (2008-2018)

À PARTIR DE 3 900 €

VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Peugeot Partner Tepee

Initiateur du concept du ludospace, le groupe PSA remet le couvert 10 ans après le lancement du premier Berlingo avec ce deuxième opus qui se voit flanqué d'un second nom : Multispace. La recette de base reste inchangée : dériver une familiale depuis un utilitaire compact. Mais ce Citroën veut davantage faire oublier ses origines laborieuses que son prédécesseur grâce à une présentation plus valorisante (boucliers peints, selleries plus gaies…). Pour la première fois, le Berlingo propose d'embarquer 7 passagers. Mais le choix de la banquette au troisième rang réduit alors le coffre à la portion congrue. Et cette génération n'a pas eu droit, au contraire de la 3ème, à une variante allongée.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 HDi	92	5,7

Notre avis : Les familles les moins pressées s'en contenteront et loueront son appétit raisonnable.

1.6 HDi	110	5,6

Notre avis : Voilà le minimum vital pour qui ne veut pas rester abonné à la file de droite. Et les tarifs sont à peine plus élevés que ceux du 92 ch.

VOLANT MOTEUR

Essence comme Diesel sont concernés par les faiblesses de cet élément qui, généralement, nécessite également de remplacer le disque d'embrayage.

DIRECTION ASSISTÉE

Nombre de propriétaires se plaignent de bruits. Plus rares, mais pas anecdotiques non plus, sont ceux qui ont dû faire installer une nouvelle crémaillère.

CARROSSERIE

Elaborée selon des normes "utilitaires", elle se montre résistante dans le temps. Seule faiblesse, la peinture appliquée sur les boucliers.

HABITACLE

Les matériaux sont, dans l'ensemble, assez basiques même si certains tissus auraient tout à fait leur place dans une berline et les ajustements précis évitent les bruits de mobilier.

AMORTISSEURS

Les remplacements avant d'atteindre 40 000 km sont nombreux. Ce sont plus précisément les coupelles qui sont en cause.

TURBO

C'est l'élément installé sur les 1.6 HDi 110 qui se montre peu endurant. Les cas de casse avant 80 000 km sont nombreux.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	350 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	230 €
Amortisseurs AV	480 €
Amortisseurs AR	390 €
Embrayage	920 €
Kit de distribution	800 €
Filtre à particules ou Catalyseur	840 €
2 Pneus	300 €

*1.6 HDi 90

DATES CLÉS

Lancement: 05-08

Séries spéciales: Collection, Rossignol et XTR+

Restylage: 02-12/04-15

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Peu cher à l'achat, le Berlingo peut s'avérer plus dispendieux à l'usage à cause de l'usure rapide des pneus, amortisseurs et du couple volant moteur/embrayage. Mais il n'en demeure pas moins l'un des choix incontournables pour qui se focalise principalement sur le rapport prix/habitabilité.

CITROËN C4 (2010-2017)

À PARTIR DE 2 500 €

VOIR COTE P. 226

Après une première génération au dessin original et disponible en deux variantes, berline 5 portes et Coupé, le second opus de la C4 se veut plus consensuel avec des lignes "à l'allemande", aussi bien extérieurement qu'intérieurement, et une qualité de fabrication revue à la hausse. Au passage, le coupé passe à la trappe, le rôle de la "sportive" étant désormais dévolu à l'inédite DS4. Sommée de ne pas rouler sur les plate-bandes de sa cousine, la Peugeot 308, la Citroën n'aura droit qu'à des motorisations plutôt modestes dont les puissances seront comprises entre 95 et 155 ch. Elle reprend pourtant les qualités de la sochalienne, mais les propose à des prix plus abordables en occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 VTi	95	6
Notre avis : Sur la route, ce moteur souffre dans cette berline. Et son manque de souplesse le pénalise en ville.		
1.2 PureTech	110	6,8*
Notre avis : La disponibilité de son couple lui assure une certaine nervosité. Sa soif reste mesurée.		
1.6 VTi	120	6,2
Notre avis : Un moteur qui apporte beaucoup d'agrément mais dont la consommation est un peu élevée.		
1.2 PureTech	130	4,7
Notre avis : Presqu'aussi sobre qu'un Diesel, ce bloc procure un agrément qui surclasse tous ses rivaux.		

DIESEL

1.6 HDi	92	4,1
Notre avis : C'est le moins assoiffé de toute la gamme. Et il est loin d'être ridicule en matière de performances et d'agrément.		
1.6 HDi	112	4,6
Notre avis : Grâce à son sixième rapport, elles est moins bruyante ...et performante !		
1.6 e-HDi	115	3,8
Notre avis : Le remplaçant du 112 ch est parvenu à gagner en souplesse tout en modérant davantage son appétit.		
2.0 BlueHDi	150	4,1
Notre avis : Au quotidien, on apprécie son couple, gage de souplesse.		

BOÎTE ROBOTISÉE BMP

Un vieillissement prématuré de l'un des actionneurs complique, voire empêche, le changement de rapports.

SERRURE DE COFFRE

Elle rend parfois difficile la fermeture de la malle. Un réglage ne suffit pas, il faut alors la remplacer.

ENCRASSEMENT MOTEUR

Un problème qui touche le 1.2 PureTech et qui est dû à une mauvaise combustion. La meilleure solution consiste à remplacer les bougies.

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Un mauvais, et très accéléré, vieillissement de certaines durits conduit à des fuites dès 20 000 km.

HUILE

La consommation du 1.6 VTi est largement supérieure à la normale dans de nombreux cas. Veillez à contrôler régulièrement le niveau.

AMORTISSEURS

Un défaut des coupelles les rend bruyant après seulement quelques dizaines de milliers de kilomètres. Seule solution: les changer.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	340 €
Plaquettes AV	260 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	370 €
Embrayage	880 €
Kit de distribution	840 €
Filtre à particules ou Catalyseur	710 €
2 Pneus	230 €

*1.6 HDi 112

DATES CLÉS

Lancement: 09-10

Séries spéciales: Collection et Millenium

Restylage: 01-15

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Une mise au point précipitée est sans doute la cause des divers maux qui touchent la C4. Preuve en est, ils ont largement vu leur fréquence diminuer, voire ont disparu, lors du restylage. Si aucun d'entre eux ne semble rédhibitoire, leur fréquence a de quoi agacer la plupart des propriétaires de cette compacte.

CITROËN C4 (2020-...)

À PARTIR DE
8 300 €
VOIR COTE P. 226

Preuve que Citroën n'a pas de feuille de route précise, la troisième génération de C4 est apparue deux ans après que la précédente ait quitté la scène. Pour faire oublier cette dernière, la nouvelle venue se pare d'une robe très originale mêlant des inspirations de berline, de coupé et de SUV. De plus, la C4 dispose de variantes électriques fortes de 136 et 156 ch. Essence et diesel restent néanmoins disponibles. Contrairement à sa cousine, la Peugeot 308, cette Citroën reprend la plateforme de la 208, ce qui la pénalise en matière d'espace habitable aux places arrière. Afin de renforcer son offre, la C4 a reçu, en 2023, le renfort d'une déclinaison X à trois volumes jusqu'ici boudée par la clientèle européenne.

MODÈLE CLONE

Citroën C4 X

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	6,6

Notre avis : Le 3 cylindres se révèle plein de ressources et est peu gourmand. Il se marie très bien avec la boîte auto. 8 rapports optionnelle.

DIESEL

1.5 BlueHDi	110	5

Notre avis : Les performances ne sont pas trop sa tasse de thé, la sobriété, la souplesse et la discrétion, si.

1.5 BlueHDi	130	5,3

Notre avis : Cette machine à enchaîner les kilomètres avoue un manque d'appétit exceptionnel. L'agrément mécanique progresse largement par rapport au 110 ch.

1.2 PURETECH

Sans surprise, les problèmes de surconsommations d'huile n'épargnent désormais plus le moteur 3 cylindres. Pas de casses de moteur signalées jusqu'à maintenant.

BUGS ÉLECTRONIQUES

Allumage de voyants au tableau de bord, dysfonctionnement du système multimédia et caprices des aides à la conduite émaillent le quotidien de certains propriétaires.

PNEUMATIQUES

Les gommes avant s'usent très rapidement. Dans certains cas, il a fallu les remplacer après seulement 15 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	270€
Plaquettes AV	270€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	530€
Amortisseurs AR	510€
Embrayage	1550€
Kit de distribution	790€
Filtre à particules ou Catalyseur	750€
2 Pneus	320€

*1.2 PureTech 130

DATES CLÉS

Lancement:
10-20 (C4)/06-22 (C4 X)

Séries spéciales:
Ë-Series / Collection

Restylage:
10-24

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Les optimistes prétexteront que, pour le moment, cette C4 est épargnée par les défaillances des BlueHDi. Mais entre les problèmes de 1.2 PureTech, l'électronique pas au point et le budget d'utilisation mis à mal par les changements répétés de pneus, cette C4 est loin d'être irréprochable.

CITROËN C4 CACTUS (2014-2020)

À PARTIR DE 4 100 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	82	4,6
Notre avis : Malgré le poids plume de cette auto, il peine sérieusement à s'éloigner des centres urbains.		
1.2 PureTech	110	4,3
Notre avis : Le Turbo lui donne des ailes. En matière de reprises, il supplante tous ses concurrents.		

DIESEL

1.6 e-HDi	92	3,5
Notre avis : Sa boîte ETG lui fait perdre tout intérêt : elle n'est pas assez réactive sur route comme en ville.		
1.6 BlueHDi	100	3,4
Notre avis : Ultra-sobre et vif à tous les régimes, ce Diesel fera la joie des gros rouleurs.		

Né SUV, ce modèle atypique, certains diront que c'est l'une des dernières vraies Citroën, s'est "transformé" en berline compacte lors de son restylage... sans vraiment changer fondamentalement. Voulue comme porte-drapeau du crédo de la marque, celui de la "voiture essentielle", la C4 Cactus, qui a été remplacée par une C4 tout aussi originale, a fait des choix étonnants pour sa catégorie : absence de plastiques moussés dans l'habitacle, vitres arrière fixes... Son succès est mitigé, tant en neuf qu'en occasion, mais elle offre l'un des meilleurs rapports prix/confort du marché. Surtout sur les phases 2, dotées des amortisseurs à butées hydrauliques progressives.

DISPOSITIF ADBLUE

Ses problèmes sont multiples sur le 1.5 et 1.6 : défaillances de l'injecteur (1 000 à 1 600 euros), calculateur capricieux (1 000 à 1 400 euros) ou encore réservoir déformé (900 à 1 600 euros).

COURROIE DE DISTRIBUTION

Elle émet parfois des sifflements sur les 1.2 essence après 60 000 km. Pour éviter la casse, il faut alors la faire changer sans tarder.

EMBRAYAGE

Il a visiblement été sous-dimensionné sur les PureTech et BlueHDi, puisque certains utilisateurs l'ont fait remplacer après 30 000 km.

BOITE ETG

Le passage des rapports est parfois laborieux, donnant l'impression que la boîte va rester bloquée. Il faut la faire reprogrammer.

CATALYSEUR

Sur les 1.2 PureTech 82, il rend parfois l'âme précocement. Certains ont dû être changés après 5 000 km !

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	150 €
Plaquettes AR	160 €
Amortisseurs AV	430 €
Amortisseurs AR	330 €
Embrayage	780 €
Kit de distribution	750 €
Filtre à particules ou Catalyseur	670 €
2 Pneus	160 €

*1.2 PureTech 82

DATES CLÉS

Lancement: 03-14

Séries spéciales: Feel Edition et Shine Edition

Restylage: 12-17

ANALYSE FIABILITÉ

★★☆☆☆

Plus que de problèmes réels de fiabilité, la C4 Cactus souffre surtout d'une résistance médiocre de plusieurs pièces d'usure. Manque de chance pour les propriétaires, ce sont les plus chères à remplacer qui sont le plus souvent touchées. Le meilleur choix s'avère alors être un Diesel, en évitant soigneusement les BlueHDi dont le système AdBlue s'avère peu fiable, en boîte manuelle ou EAT6.

CITROËN C4 PICASSO (2013-2022)

Comme son prédécesseur, le C4 Picasso 2, renommé C4 SpaceTourer en 2018, se présente sous deux formes: "court" et Grand. Si le premier ne permet pas, à cause de son gabarit plus compact, d'embarquer plus de 5 passagers, le second est systématiquement livré avec 3 rangées de sièges. Les rondeurs qui ont fait le succès du premier opus sont conservées mais les détails, à l'instar des optiques avant ou des feux arrière de la version longue, se veulent plus originaux. A bord, la présentation se veut à la pointe du modernisme avec la présence de deux dalles numériques, l'une servant de combiné d'instrumentations, l'autre de système multimédia et donc dotée d'un écran tactile. Seul faux pas, ce monospace perd quelques espaces de rangement, à l'instar des deux boîtes à gants situées sur la partie supérieure de la planche de bord, qui étaient pourtant bien pratiques.

BLUEHDI

Une avalanche de défaillances (sonde, réservoir...) touche principalement les 1.5 et 1.6. Mais certains 2.0 ne sont pas épargnés.

1.2 PURETECH

La courroie de distribution, immergée dans le carter d'huile, se désagrège jusqu'à empêcher la circulation du lubrifiant. Son remplacement est avancé à 6 ans/100 000 km.

EMBRAYAGE

Des faiblesses de l'émetteur apparaissent parfois très précocement, avec des remplacements intervenus dès 40 000 km.

CLIMATISATION

De nombreux dysfonctionnements ont été signalés. Les causes sont multiples: fuite de gaz, défaillance du condenseur...

ELECTRONIQUE

Le système multimédia est le plus concerné par les bugs, mais le bloc d'instrumentation n'est pas totalement épargné et doit parfois être remplacé.

CARROSSERIE

Extérieurement, le C4 Picasso présente bien avec ses touches de chrome et sa peinture d'assez bonne qualité.

HABITACLE

Même si les matériaux ont largement progressé depuis le premier opus, ils ne brillent toujours pas par leur résistance. C'est notamment le cas des tissus de sièges qui s'usent, voire se déchirent, plus vite que la normale.

À PARTIR DE
5 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Citroën C4 SpaceTourer

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	7,4*

Notre avis : Doux et très silencieux, ce petit trois cylindres se montre nerveux en toutes circonstances, sans jamais sacrifier sa sobriété.

DIESEL

1.6 e-HDi	115	4

Notre avis : Un bon compagnon de route, sobre, doux et suffisamment performant dans les deux carrosseries.

1.6 BlueHDi	120	5,8

Notre avis : Avec sa transmission aux rapports bien échelonnés, ce bloc ne manque pas de tonus.

2.0 BlueHDi	150	6,2*

Notre avis : Plus coupleux que ses rivaux, ce moteur brille par ses performances, notamment dans l'exercice des reprises.

GRAND C4 SPACE TOURER

GRAND C4 RESTYLÉ

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430 €
Plaquettes AV	250 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	870 €
Amortisseurs AR	730 €
Embrayage	2110 €
Kit de distribution	860 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1130 €
2 Pneus	280 €

*2.0 BlueHDi 150

DATES CLÉS

Lancement:
04-13

Séries spéciales:
Sélection

Restylage:
06-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ☆ ☆ ☆

Epargnés, durant plusieurs années, par les problèmes, les moteurs du C4 Picasso font désormais partie des mécaniques les plus problématiques du marché. Et comme les défaillances d'embrayage, de climatisation et d'électronique sont toujours d'actualité, impossible de conseiller l'achat de ce monospace.

CITROËN C5 (2008-2017)

À PARTIR DE 5 000 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 HDI	110	5,6
Notre avis : Mieux vaut oublier ici tout espoir de reprises ou d'accélérations, sauf à rétrograder en permanence.		
2.0 HDI	138	7,1
Notre avis : Un bloc agréable et aux capacités de reprise honorables, mais son antique boîte auto. fait grimper la consommation.		
2.0 HDI	140	5,7
Notre avis : Ce bloc parvient à composer avec cette lourde familiale sans trop abuser du gazole.		
2.0 HDI	163	5,3
Notre avis : Pour qui envisage de rouler fréquemment chargé avec une version break, c'est le minimum acceptable.		
2.2 HDI	173	6,5
Notre avis : Avec sa cylindrée supérieure et son second turbo, il surclasse très nettement le 2.0 HDi 163 sur tous les plans.		
2.2 HDI	204	5,9
Notre avis : C'est le plus tonique des HDi proposés par cette C5. Couplé d'office à la suspension hydropneumatique, c'est un vrai pullman.		
3.0 HDI	240	6,8
Notre avis : Avec ce moteur, la C5 intègre le clan fermé des reines de l'autoroute. Sa consommation reste très raisonnable.		

Après une première mouture originale, surtout dans sa version restylée, mais au succès mitigé, Citroën décide de renouveler sa berline familiale dans un style plus classique, largement inspiré de ses rivales allemandes. Au passage, la berline perd son hayon. Dernier modèle équipé de la fameuse suspension hydropneumatique, la C5 2 reste dans le cœur de beaucoup comme étant la dernière vraie Citroën. Son style assez intemporel et sa qualité de fabrication au-dessus des normes auxquelles nous avait habitué la marque aux chevrons en font un modèle toujours convoité en occasion, aussi bien en berline qu'en break, ce dernier profitant également d'un coup de crayon réussi.

CLIMATISATION

Des défaillances du condenseur à partir de 60000 km ont été relevées en nombre, comme sur la plupart des modèles PSA de cette période.

FREIN DE PARKING ÉLECTRIQUE

Certains propriétaires se sont retrouvés dans l'impossibilité de le déverrouiller, ce qui nécessite un remorquage jusqu'à un atelier.

BOÎTIER D'INJECTION

Fréquemment capricieux, au point d'empêcher le démarrage, il faut procéder à son remplacement.

TURBO

Sur le 1.6 HDi, les signalements de remplacement précoces (dès 80 000 km) se multiplient.

INJECTEURS

Sur les moteurs Diesel, ils font souvent preuve de faiblesse (grippage la plupart du temps) dès 80 000 km.

EMBRAYAGE

Les 2.0 HDi sont équipés d'un disque assez peu résistant. Les changements aux environs de 60 000 km ne sont pas rares.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	590 €
Plaquettes AV	310 €
Plaquettes AR	250 €
Amortisseurs AV	490 €
Amortisseurs AR	480 €
Embrayage	1570 €
Kit de distribution	830 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1290 €
2 Pneus	390 €

*2.0 HDi 138

DATES CLÉS

Lancement: 04-08- 4p.)/06-08 (bk)

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Contrairement à ce que pourrait laisser croire la qualité de fabrication, la C5 vieillit mal. Les défaillances mécaniques sont de plus en plus nombreuses, y compris sur les exemplaires ayant peu roulé.

CITROËN C5 X (2022-...)

À PARTIR DE
13 900 €
VOIR COTE P. 226

HYBRIDE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
PHEV	180	7,7

Notre avis : La puissance, bien que confortable, peine parfois à déplacer les 1 800 kg de l'auto. La consommation n'est pas particulièrement basse, sauf à recharger le plus souvent possible.

PHEV	225	8

Notre avis : C'est avec cette motorisation que la C5 X donne le meilleur d'elle-même car elle est la seule à être dotée de la suspension pilotée.

Dix ans après l'arrêt de la C6 et presque 5 ans après celui de la deuxième génération de C5, Citroën se décide à commercialiser un modèle censé les remplacer toutes les deux (et même tous les 3 si l'on prend en compte le break C5 Tourer). Ainsi est né un crossover, au sens premier du terme. La C5 X mélange, en effet, des gênes de berlines avec ceux d'un break et d'un SUV. Malgré un confort digne de la réputation de Citroën, grâce à la suspension Advanced Comfort, son esthétique particulière et l'absence de motorisations diesel l'empêchent de rencontrer le succès. Une aubaine pour les acheteurs d'occasion, car les prix en seconde main sont très bas.

UNE POIGNÉE DE RAPPELS

Citroën a organisé quelques corrections sur des exemplaires en circulation, mais on ne relève pas, pour le moment, de panne récurrente.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	350 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	590 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1290 €
2 Pneus	390 €

**PHEV 225 ch*

DATES CLÉS

Lancement:
02/22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Un physique difficile peut-il suffire à saboter la carrière d'une voiture objectivement réussie et pour le moins fiable ? L'étude du cas de la C5 X peut le laisser croire. Si ses lignes ne vous rebutent pas, foncez ! Il y a de vraies bonnes affaires en occasion.

CITROËN C5 AIRCROSS (2018-2025)

Après deux tentatives peu concluantes sur base Mitsubishi, Citroën présente son premier SUV compact maison en 2018. Même si ses lignes originales et typiques du double chevron ne le laissent pas deviner, techniquement, le C5 Aircross est semblable aux Opel Grandland X et Peugeot 3008. Mais, par rapport à ses deux cousins, le Citroën a largement optimisé le confort. Sa gamme, relativement restreinte au lancement puisque limitée à deux moteurs essence et deux BlueHDi, a, au fil du temps, été complétée des variantes hybrides rechargeables de 225 puis 180 ch, toutes deux privées des 4 roues motrices. Une offre dans l'air du temps qui devrait lui permettre de rencontrer encore plus de succès, tant en neuf qu'en occasion. Début 2022, le C5 Aircross a reçu une face avant inédite ainsi que de nouveaux feux arrière.

GPS

Pourtant déjà connue de nombreux modèles du groupe, cette unité est toujours sujette aux bugs. Le plus souvent, une mise à jour (120 euros) en vient à bout.

JAUGE À CARBURANT

Deux types de dysfonctionnements sont régulièrement signalés. Soit, elle se bloque et ne descend plus au dessous d'un certain niveau, soit elle remonte subitement et indique le plein.

ADBLUE

Encore un problème bien connu chez l'ex-PSA. Sont aussi bien concernés par les défauts d'injecteur et de réservoir les 1.5 que les 2.0.

DISTRIBUTION

Comme la quasi-totalité des modèles équipés du 1.2 PureTech, le C5 Aircross connait des problèmes liés à la désagrégation de cet élément essentiel à la survie du moteur.

BOÎTE DE VITESSES

L'unité manuelle semble bruyante, particulièrement sur le 5ème rapport. Aucune solution ni intervention n'est, pour le moment, proposée.

À PARTIR DE
10 400 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	7,8*

Notre avis : Discret et vif, ce trois cylindres est, comme toujours, très recommandable. Avec la boîte auto optionnelle, il forme un redoutable duo.

1.6 PureTech	180	8,5*

Notre avis : Pour ceux qui roulent souvent chargé, ce bloc offre un surcroit de puissance bienvenu, mais au prix d'un appétit un peu élevé.

DIESEL

1.5 BlueHDi	130	6,3*

Notre avis : Sans viser le top de la catégorie en matière de performances, le Diesel d'entrée de gamme s'acquitte très honorablement de sa tâche, sans jamais se montrer rugueux.

2.0 BlueHDi	180	7*

Notre avis : Un moteur qui ne brille pas particulièrement face à la concurrence et qui ne se justifie que pour tracter ou si vous résidez en région escarpée.

HYBRIDE

Hybrid	225	7,7*

Notre avis : Bien que lourde, cette version parvient à concilier autonomie respectable en tout-électrique et consommation modérée en mode hybride.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	620 €
Plaquettes AV	330 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	430 €
Amortisseurs AR	390 €
Embrayage	1170 €
Kit de distribution	830 €
Filtre à particules ou Catalyseur	nc
2 Pneus	300 €

*1.5 BlueHDi 130

DATES CLÉS

Lancement:
09-18

Restylage:
01/22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Les imperfections, déjà nombreuses, qui touchent le C5 Aircross sont désormais rejointes, en toute logique, par les défauts des 1.2 Puretech et BlueHDi. Pour le moment, les versions hybrides rechargeables semblent, mécaniquement parlant, irréprochables.

CUPRA FORMENTOR (2020-...)

À PARTIR DE
16 300 €
VOIR COTE P. 226

Avec ce SUV aux lignes sportives, Cupra prend son indépendance vis-à-vis de Seat même si, sur le plan technique, le Formentor est la copie quasi-conforme de la Leon. D'abord disponible avec des motorisations essence développant de 150 à 310 ch, il a rapidement complété sa gamme avec des hybrides rechargeables de 204 et 245 ch, et avec un TDI de 150 ch. Au début de l'été 2021, c'est le redoutable VZ5 qui est venu compléter cette offre pléthorique. Sous le capot de ce missile sol-sol, on trouve le 5 cylindres Turbo des Audi RS 3, RS Q3 et TT RS. Hiérarchie de marques oblige, il a toutefois été ici dégonflé à 390 ch. Le Formentor profite de l'importante banque d'organes du groupe Volkswagen pour proposer de nombreuses déclinaisons.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 TSI	150	7,9

Notre avis : Ce moteur n'est pas un foudre de guerre mais il se montre agréable au quotidien car souple et discret.

2.0 TSI	245	7,6

Notre avis : Logiquement moins performant que la variante de 310 ch, ce bloc offre un comportement plus vif grâce à l'absence des 4 roues motrices.

2.0 TSI	310	8,5

Notre avis : Le plus abordable des Formentor véritablement sportif est à la fois performant et sécurisant grâce à ses 4 roues motrices.

VZ5	390	10,3*

Notre avis : Véritable dragster, ce Formentor fait profiter son conducteur, au-delà de ses accélérations ahurissantes, de la musicalité du 5 cylindres.

DIESEL

2.0 TDI	150	4,7

Notre avis : Ce n'est pas, loin de là, le Formentor le plus fun à conduire, mais sa frugalité ravira les gros rouleurs.

TABLETTE TACTILE

La réactivité de l'écran est souvent mise à mal. Il faut parfois valider plusieurs fois la même commande avant que celle-ci ne soit enregistrée.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	510 €
Plaquettes AV	380 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	470 €
Amortisseurs AR	420 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1010 €
2 Pneus	440 €

*VZ5

DATES CLÉS

Lancement:
07-20

Séries spéciales:
VZ Tribe Edition

Restylage:
06-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Séducteur, le Formentor ne l'est pas seulement par ses lignes et par ses mécaniques. Il le demeure au fil du temps grâce à ses éléments mécaniques et électroniques éprouvés, qui le mettent, jusqu'à présent, à l'abri des tracas.

DACIA SPRING (2021-...)

À PARTIR DE
7 200 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
45	45	162*

Notre avis : Idéale en ville, cette version n'est pas faite pour la route. Elle y impose des recharges trop fréquentes et le flou de la direction n'est guère rassurant.

Fidèle à sa politique, Dacia a intégré à sa gamme un petit SUV qui n'était alors, ni plus, ni moins, que la voiture électrique la moins chère du marché français. Le succès a été fulgurant en neuf, jusqu'à ce que l'auto soit privée de bonus écologique. Pour maintenir des tarifs très bas, la filiale de Renault a dû faire des compromis sur la puissance du moteur et la capacité de la batterie. Avec leurs 45 ch et leurs 200 km maximum avant recharge, les premières versions sont ainsi réservées à un usage urbain. Depuis le début de l'été 2023, une nouvelle version de 65 ch a fait gagner en polyvalence, mais pas en autonomie, la batterie ayant toujours une capacité limitée.

RECHARGES ALÉATOIRES

Le chargeur embarqué se révèle capricieux et fonctionne parfois par intermittence. Dans certains cas, il doit être remplacé.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	310 €
Plaquettes AV	190 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	400 €
Amortisseurs AR	390 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	200 €

*45

DATES CLÉS

Lancement:
03-21

Restylage:
09-22 / 03-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Les problèmes récurrents qui affectent la Spring ne sont pas nombreux, puisque l'on n'en dénombre qu'un seul. Mais un chargeur défaillant sur une électrique, cela reste une sacrée épine dans le pneu de ce petit SUV.

DACIA SANDERO (2012-2020)

Après le succès surprise de la première génération, Dacia enfonce le clou avec une Sandero 2 profondément renouvelée, même si elle reprend la base de la précédente. Moteurs essence turbocompressés, système de navigation, régulateur de vitesse et même boite robotisée, au fil des ans la citadine low-cost du groupe Renault s'est embourgeoisée sans jamais renoncer à son rapport prix/prestations imbattable. Si l'offre en occasion est majoritairement composée de moteurs essence et Diesel, il est possible, en étant patient, de dégoter une Sandero GPL. Le coût d'utilisation devient alors plus qu'attractif. En intégrant la Logan, la gamme de cette Dacia ne propose pas moins de 5 variantes: berline 4 et 5 portes, break MCV, et crossover Stepway et MCV Stepway. Même si elle "tient" très bien la cote, il est facile de trouver une Sandero tout-équipée à moins de 5 000 euros.

HUILE
Une consommation importante, supérieure à 0,5 l/1 000 km, a été relevée sur nombre de 1.0 SCe 75 et de 0.9 TCe 90.

TURBO
Des défaillances ont été signalées sur quelques 0.9 TCe et, surtout, sur les 1.5 dCi. Elles interviennent généralement pendant la durée de la garantie.

EMBRAYAGE
Il se met à brouter très rapidement sur les dCi (les premiers signalements ont lieu à 15 000 km) et 0.9 TCe 90 (dès 30 000 km) et il peine à parcourir plus de 80 000 km.

MEDIANAV
Ce système multimédia est fréquemment l'objet d'interventions, pour le réinitialiser ou le remplacer, suite à des bugs ou une panne totale.

CARROSSERIE
Deux doléances reviennent fréquemment: la fragilité de la peinture, qui amène rapidement à voir des Sandero "urbaines" largement rayées, et celle de la trappe à carburant.

HABITACLE
Les matériaux sont tous basiques, mais cela n'a rien de choquant vu les tarifs pratiqués en neuf. En revanche, sa devancière ne souffrait pas de grincement de mobilier alors que l'actuelle Sandero en semble très souvent victime.

À PARTIR DE
3 700 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Dacia Logan

SANDERO RESTYLÉE

LOGAN RESTYLÉE

LOGAN MCV STEPWAY RESTYLÉE

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 SCe	65	6,7
Notre avis : Pour un usage strictement urbain, cette version suffit… à condition de se satisfaire de son équipement très réduit.		
1.2 16V	75	7,4
Notre avis : Peu agréable, gourmand et incapable d'assurer des performances correctes hors des centres-villes, cet antique bloc n'a aucun intérêt.		
0.9 TCe	90	5
Notre avis : Plus à l'aise sur route qu'en ville, où il est pénalisé par son manque de couple à bas régime, ce bloc s'apprécie avec la boîte manuelle, pas avec la très lente Easy-R.		

DIESEL

1.5 dCi	90	3,5
Notre avis : C'est le plus polyvalent, et donc le plus recommandable, moteur de la gamme. Ville, route et autoroute, il est à l'aise partout.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	200 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	420 €
Amortisseurs AR	410 €
Embrayage	1020 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1190 €
2 Pneus	260 €

*0.9 TCe 90

DATES CLÉS

Lancement:
09-12

Séries spéciales:
Advance, Black Touch et Music

Restylage:
09-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Même si le nombre de pépins, et celui du nombre de Sandero concernées par ces derniers, est en forte augmentation par rapport à la première génération, la plus compacte des Dacia demeure plutôt fiable. C'est sans doute, aussi, l'une des clés d'un succès qui ne se dément pas depuis sa naissance.

DACIA SANDERO (2020-...)

À PARTIR DE
4 800 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 SCe	65	5,3

Notre avis : Peu à l'aise sur les grand axes, le moteur d'entrée de gamme fait néanmoins preuve d'une souplesse appréciable en ville.

1.0 TCe	90	5,9*

Notre avis : Si les prestations ne sont pas à remettre en cause, face au 1.0 Eco-G, ce bloc n'a d'intérêt que lorsqu'il est couplé à la boîte CVT.

1.0 Eco-G	100	8,2*

Notre avis : Certes, cette version consomme beaucoup. Mais son carburant, le GPL, est presque deux fois moins cher que le sans-plomb. Un argument imparable.

A plusieurs reprises voiture la plus vendue en France aux particuliers, la Sandero évolue notablement au fil des générations afin de demeurer un succès. Comme en neuf, la recette fait un carton en occasion. Il est vrai que ce troisième opus n'a plus grand-chose à envier à des rivales bien plus coûteuses. Qu'il s'agisse de sécurité ou de confort, la plupart des équipements sont disponibles. Et sa gamme de motorisations, allant de 65 à 110 ch et proposant même des variantes à boîte automatique ou bi-carburation essence/GPL, couvre la plupart des besoins. Autant d'atouts qui expliquent pourquoi ses cotes sur le marché de la seconde main demeurent à un niveau élevé.

BATTERIE

Visiblement trop faible pour les moteurs de ce modèle, elle se décharge fréquemment et doit souvent être remplacée avant 3 ans.

TURBO

Sous le capot des 1.0 TCe 90 et Eco-G 100, la soupape de décharge du turbo vibre et engendre des bruits métalliques assez importants. Pour le moment, aucune solution n'est proposée par Dacia.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320€
Plaquettes AV	150€
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	510€
Amortisseurs AR	350€
Embrayage	850€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1020€
2 Pneus	220€

*1.0 Eco-G 100

DATES CLÉS

Lancement:
09-20

Séries spéciales:
Extrême+

Restylage:
09-22 / 10-25

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Bien que récurrent, le défaut qui affecte le turbo du trois cylindres 1.0 n'est pas, à proprement parler, un problème de fiabilité. Mais il faudra surveiller de près qu'il n'entraîne pas un raccourcissement de la durée de vie de cet élément coûteux. Quant aux défaillances à répétition de la batterie, elles sont intolérables sur une voiture moderne.

DACIA LODGY (2012-2022)

À PARTIR DE
3 700 €
VOIR COTE P. 226

Désireux de développer son offre, Dacia se lance, en 2012, sur le marché du monospace compact avec les mêmes règles de base que pour les Logan et Sandero : un tarif défiant toute concurrence au prix d'un look un peu désuet et d'une présentation minimaliste. C'était quelques mois avant que n'arrivent les Sandero 2 et, surtout, Duster, bien plus sexy. Le Lodgy n'a donc jamais séduit les foules, son seul véritable intérêt étant, depuis l'arrêt de la Logan MCV 1 et avant l'arrivée du Jogger, d'être la seule Dacia pouvant recevoir 7 passagers. Si l'esthétique vous importe peu, son rapport prix / habitabilité en occasion vous séduira à coup sûr. Mais attention à bien choisir sa motorisation.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TCe	115	5,7

Notre avis : Si l'on met de côté sa fiabilité désastreuse, qui ne donne pas du tout envie d'en devenir propriétaire, cette variante se montre polyvalente et plutôt sobre. Elle est rare dans les annonces, où les versions diesel sont beaucoup plus nombreuses.

DIESEL

1.5 dCi	90	4,2

Notre avis : Cette motorisation, peu portée sur le gazole, peut suffire à condition de ne pas voyager chargé.

1.5 dCi	110	4,4

Notre avis : Il s'agit assurément du bloc le plus polyvalent disponible en occasion. Ses tarifs sont à peine supérieurs à ceux du 90 ch.

BOÎTE MANUELLE
Des cas de blocage de l'unité à 5 rapports équipant les moteurs dCi sont fréquemment rapportés (à partir de 50000 km). Il faut alors la remplacer.

NEIMAN
Certains utilisateurs l'ont fait remplacer suite à un blocage. Etrangement, cette panne semble surtout affecter les versions Diesel.

POMPE À EAU
Sur les moteurs essence, des fuites se déclarent parfois à partir de 50 000 km. Il faut donc contrôler fréquemment le niveau de liquide de refroidissement.

INJECTEURS
Ils font preuve de faiblesse chronique sur les 1.5 dCi. De nombreux propriétaires ont dû en faire changer au moins un sur des Lodgy de 80 000 km et plus.

EMBRAYAGE
Sans doute un peu faible pour encaisser le couple du dCi 110, il affiche une durée de vie assez courte : 40 000 km dans les pires des cas.

1.2 TCE 115
Ce moteur, issu de la banque d'organes Renault-Nissan, est bien connu pour sa sur-consommation d'huile (dès 50000 km) qui débouche fréquemment sur une casse moteur.

VERSION STEPWAY RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	460 €
Amortisseurs AR	440 €
Embrayage	820 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	940 €
2 Pneus	290 €

*1.2 TCe 115

DATES CLÉS
Lancement:
03-12
Séries spéciales:
Advance, Black Line et Silver Line
Restylage:
02-17

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

Entre fiabilité incertaine et moteurs inadaptés, pas facile de viser juste au moment de choisir son Lodgy de seconde main. Avec un budget inférieur à 10 000 euros, le 1.5 dCi 110 est le plus indiqué. Au-delà, les récents 1.3 TCe 100 et 130 ne font pas parler d'eux, mais il est encore un peu tôt pour tirer un bilan de leur fiabilité.

DACIA JOGGER (2021-...)

À PARTIR DE 9 500 €

VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 Eco-G	100	9,9*

Notre avis : Ce bloc bi-carburation essence/GPL compense son manque de nervosité par un budget carburant sans concurrence. Une version à déconseiller toutefois si vous roulez souvent chargé ou si vous tractez.

1.0 TCe	110	6,7*

Notre avis : L'insonorisation n'est pas son point fort, mais son appétit reste raisonnable et il ne craint pas l'exercice des reprises, y compris lorsqu'il est chargé à bloc.

HYBRIDE

Hybrid	140	6,4*

Notre avis : Chère en neuf, cette version décote plus rapidement que les autres Dacia. Sa boîte robotisée est un modèle de douceur et sa généreuse cavalerie la rend très polyvalente.

Avec cet inédit modèle, Dacia tente de faire d'une pierre… trois coups. En effet, ce qui ressemble beaucoup à un break est chargé de remplacer les Logan MCV, Dokker et Lodgy, les deux derniers ayant rencontré un succès plutôt modeste. Et comme la clientèle voue une appétence toujours plus grande aux SUV, le Jogger est surélevé et bardé de protections en plastique brut. Il restera toutefois dans l'histoire de la marque comme étant la première Dacia à proposer une motorisation hybride. Son placement au sein de la gamme l'oblige à disposer de variantes à 5 ou 7 places, et à proposer un espace de chargement sans égal dans sa catégorie. En prime, les tarifs en occasion sont mesurés.

ECO-G

Durant les premières minutes, le fonctionnement en mode GPL est plutôt chaotique avec des à-coups moteur et l'allumage du voyant "injection" au tableau de bord.

EMBRAYAGE

Visiblement sous-dimensionné sur les versions 1.0 TCe 110, il doit parfois être en partie (butée) ou totalement remplacé dès 5 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320€
Plaquettes AV	210€
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	350€
Amortisseurs AR	320€
Embrayage	900€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1030€
2 Pneus	300€

*1.0 Eco-G 100

DATES CLÉS

Lancement:
09-21

Séries spéciales:
Extrême+

Restylage:
09-22

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Comme c'est la plupart du temps le cas, Dacia épargne les défauts de jeunesse à ses clients en utilisant des éléments éprouvés issus de la banque d'organes Renault. Attention toutefois à ce que la course aux économies à tout-va ne se fasse pas au détriment du budget d'usage des propriétaires.

DACIA DUSTER (2010-2017)

À PARTIR DE 3 900 €
VOIR COTE P. 226

Surfant habilement sur la vague des SUV, grâce à un look un peu moins rustique que les autres modèles de la marque, le Duster est rapidement devenu la coqueluche des beaux quartiers. Développé pour les pays émergents, il ne pouvait pas faire l'impasse sur la transmission intégrale mais les versions qui en sont dotées sont assez difficiles à dénicher. Au fil des ans, il n'a pas hésité à s'embourgeoiser, notamment en ayant recours à des moteurs de dernière génération, tel que le 1.2 TCe...peu fiable ! Si, rapportées à ses prix neufs, ses valeurs en occasion restent élevées, le Duster 1 est tout de même beaucoup plus abordable que la majorité de ses rivaux et l'offre abondante permet de négocier un peu.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6	105	8,7*

Notre avis : Largement éprouvé, ce bloc ne fait, en revanche, pas de miracles côté performances et consommation.

1.2 TCe	125	8,3*

Notre avis : Avec ce moteur à la fois plus sobre et plus performant que le 1.6, le Duster accède à la modernité… au prix d'une fiabilité catastrophique.

DIESEL

1.5 dCi	85	5,1

Notre avis : Malgré sa puissance limitée, ce dCi permet au Duster de relancer et d'accélérer correctement.

1.5 dCi	90	6,5*

Notre avis : Cette variante n'offre rien de plus que le 85 ch, mais vu les qualités de ce dernier, ce n'est pas un reproche.

1.5 dCi	110	6,5*

Notre avis : Plus à l'aise en charge que les 85 et 90 ch, ce moteur a un autre atout : il est disponible avec l'excellente boîte EDC.

JAUGE À CARBURANT

Les modèles produits jusqu'en 2012 connaissent souvent cette défaillance, nécessitant le remplacement de cette pièce. Malgré cela, ce défaut n'a pas encore totalement disparu.

LUBRIFICATION

Les 1.5 dCi souffrent d'un défaut de la soupape de décharge de pression d'huile, qui peut entraîner la casse du moteur.

HUILE

Le 1.2 TCe en consomme sans modération dès 60 000 km, jusqu'à l'indigestion ou plutôt, dans le cas présent, sa casse.

INJECTEURS

Ceux des 1.5 dCi sont sujets au grippage. Des pertes de puissance signalent ce problème, à régler sans tarder.

EMBRAYAGE/VOLANT MOTEUR

C'est surtout sur les dCi, plus coupleux que les essence, que l'on remarque des usures précoces (dès 60 000 km).

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	330€
Amortisseurs AR	310€
Embrayage	850€
Kit de distribution	810€
Filtre à particules ou Catalyseur	2250€
2 Pneus	310€

*1.5 dCi 110

DATES CLÉS

Lancement: 03-10

Séries spéciales: Air, Black Touch et ESF

Restylage: 10-13

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

En sortant de sa zone de confort, celle des berlines à tout petit prix, Dacia a pris des risques qui se traduisent par quelques ratés en matière de fiabilité. Ce qui impose de choisir avec soin la motorisation et d'être intransigeant sur les preuves d'entretien. Mais, au fur et à mesure des années, et principalement à partir du restylage, les failles se sont atténuées à défaut de disparaître totalement.

DACIA DUSTER (2018-2024)

Fort du succès inattendu de la première génération, le Duster a choisi l'évolution douce plutôt que la révolution. Du moins sur le plan esthétique car, techniquement, il inaugure, pour la marque roumaine, une multitude de nouveautés. Commercialisé, dans un premier temps, avec les motorisations de son prédécesseur, il a rapidement opté pour des blocs dernier cri, notamment les 1.3 TCe et 1.0 Eco-G, ce dernier étant à bicarburation essence/GPL. Destiné à être commercialisé sur la plupart des continents, il propose toujours des versions à transmission intégrale, indispensable pour les routes de certaines contrées. En neuf, le succès a immédiatement été au rendez-vous. La demande est également très forte en seconde main, ce qui explique ses très faibles décotes. Mais la croissance continue de l'offre va permettre aux acheteurs de négocier les tarifs affichés.

1.2 TCE

Identique à celui que l'on trouve sous le capot de la plupart des Renault, ce 4 cylindres souffre d'une tare congénitale (surconsommation d'huile) qui conduit fréquemment à sa casse.

1.3 TCE

Quelques cas de casse sont répertoriés, principalement sur la version de 150 ch. Dacia se refuse à en indiquer les causes mais une surconsommation d'huile semble probable.

BOÎTE MANUELLE

Des sifflements signalés par certains propriétaires de 1.3 TCe, mais pas de panne. Dacia accepte parfois son remplacement, mais les bruits réapparaissent presque toujours.

POMPE À GAZOLE

Elle est parfois bruyante sur les 1.5 Blue dCi produits jusque fin 2019, mais sans conséquence, jusqu'à présent, sur la fiabilité.

CARROSSERIE

Les alignements des panneaux de carrosserie ne sont pas des plus précis, mais les éléments composant la "peau" et les soubassements du Duster ont été clairement choisis pour durer.

HABITACLE

Ne cherchez pas ici la moindre trace de plastiques moussés : il n'y en a aucune. Mais les matériaux de l'habitacle semblent très costauds. Difficile d'en dire autant de leur assemblages, pas toujours réguliers.

À PARTIR DE
5 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3 TCe	130	7,2
Notre avis : Le remplaçant du 1.2 TCe 125 ch a tout bon : nerveux et sobre. Mais quelques défauts de fiabilité sont récemment apparus.		
1.3 TCe	150	7,1
Notre avis : Dacia la plus performante de l'histoire, ce Duster est une véritable bombinette. Cerise sur le gâteau, il consomme un peu moins que le 130 ch.		

DIESEL

1.5 dCi	110	6,4
Notre avis : Jusqu'à l'apparition des blocs Blue dCi, il s'agissait du Duster Diesel le plus convaincant. Reprises et accélérations sont au rendez-vous.		
1.5 Blue dCi	115	6,7
Notre avis : Evolution du dCi 110, il en reprend l'ensemble des qualités tout en se montrant encore moins gourmand.		

VERSION RESTYLÉE

VERSION GPL

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	450 €
Amortisseurs AR	430 €
Embrayage	880 €
Kit de distribution	760 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1350 €
2 Pneus	270 €

*1.5 Blue dCi 115

DATES CLÉS

Lancement:
01-18

Séries spéciales:
Journey

Restylage:
09-21/10-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

A l'exception des problèmes touchant les TCe, le Duster 2 est davantage victime d'imperfections que sujet aux pannes. Les soucis liés à l'AdBlue sont toutefois à surveiller de près car ils pourraient déboucher, comme chez Peugeot/Citroën, sur une épidémie de pompes à remplacer, avec, à la clé, une facture supérieure à 1 000 euros.

DS 4 (2021-...)

À PARTIR DE
14 100 €
VOIR COTE P. 226

Après l'échec du premier opus, DS Automobiles reprend pied sur le marché de la berline compacte premium avec la deuxième DS 4. Cette fois-ci, aucun élément visible ne permet de deviner que certains composants sont partagés avec des cousines "roturières" telles que les Citroën C4, Opel Astra et Peugeot 308. Au contraire, le plus chic des labels français du groupe Stellantis a mis le paquet en matière de design et de finition. Malheureusement, en neuf comme en occasion, la sauce ne prend pas vraiment. Sans doute à cause de la déplorable image de fiabilité des mécaniques essence et diesel que l'on trouve sous son capot. Sans oublier l'absence d'une véritable version porte-étendard.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 BlueHDi	130	5,8*

Notre avis : Sa sobriété n'a rien de remarquable et ses grognements ne font pas très "premium".

HYBRIDE

E-Tense	225	8,2*

Notre avis : Le caractère moelleux de cette mécanique se marie à merveille avec les réglages du châssis.

1.2 PURETECH

Si, dans les faits, aucun retour de client n'a été relevé concernant des problèmes de distribution, il n'y a aucune raison technique, qu'à terme, cette DS soit épargnée.

BLUEHDI

Comme pour le 3 cylindres essence, il est fort probable que, au fil du temps et des kilomètres, les diesels fassent parler d'eux en mal.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	490€
Plaquettes AV	380€
Plaquettes AR	300€
Amortisseurs AV	470€
Amortisseurs AR	420€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1310€
2 Pneus	350€

*E-Tense

DATES CLÉS

Lancement:
09-21

Séries spéciales:
Esprit de Voyage

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

L'objectivité nous oblige à reconnaitre que, à ce jour, le bilan fiabilité de la DS 4 II est proche de la perfection. Faire le choix, en seconde main, d'une variante 1.2 PureTech ou BlueHDi, pourrait toutefois ressembler, au-delà du seuil des 4 ans/60 000 km, à un chemin de croix peuplé de visites chez le concessionnaire.

DS 7 CROSSBACK (2017-...)

À PARTIR DE
10 200 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
DS 7

Afin de relancer des ventes en chute libre, DS Automobiles, branche premium du groupe PSA, s'est lancé, en 2017, sur le marché du SUV. A mi-chemin entre les SUV compacts et les familiaux, le DS 7 Crossback ne craint pas de se frotter aux Audi, BMW et Mercedes, notamment grâce à son contenu technologique qui comprend, notamment, une suspension pilotée capable de "lire" la route. Sa présentation originale, qui signe, selon le constructeur, le luxe à la française, lui permet également de se démarquer. En revanche, sous le capot, rien d'enthousiasmant avant l'apparition, en 2018, de versions hybrides rechargeables de 225 et 300 ch, puis, en 2022, 360 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 PureTech	225	8,1

Notre avis : Bien plus vif et, hormis en ville, plus sobre que la variante de 180 ch, le 1.6 PureTech 225 est le meilleur choix en essence.

DIESEL

1.5 BlueHDi	130	6,1

Notre avis : Cette modeste mécanique n'est pas ridicule, mais elle est sans doute trop "roturière" pour justifier sa place sous ce capot.

2.0 BlueHDi	180	7,4

Notre avis : Ce moteur tonique est efficacement secondé par la douce et réactive boîte automatique EAT8, livrée de série.

HYBRIDE

E-Tense 4x4	300	8,2*

Notre avis : Dynamique sur les longs trajets, cette version se fait écolo au quotidien grâce à ses 38 km d'autonomie en tout-électrique.

SYSTÈME MULTIMÉDIA
Sans doute victime d'une mise au point trop hâtive, il n'est pas épargné par les bugs. Jusqu'à présent, une mise à jour logicielle en est toujours venue à bout.

FEUX ARRIÈRE
Certains propriétaires ont signalé des infiltrations d'eau. L'unique solution consiste à remplacer entièrement le bloc incriminé.

1.2 PURETECH
Des casses moteur ont été relevées, dues à la désagrégation de la courroie de distribution dans le carter d'huile moteur, ce qui empêche la lubrification.

HUILE
La consommation de lubrifiant du 2.0 BlueHDi 180 semble excessive. Dans certains cas, elle atteint 0,5 l/100 km.

POMPE ADBLUE
C'est un défaut récurrent des moteurs BlueHDi. Ici, c'est surtout le 2.0 qui semble impacté. DS Automobiles procède au remplacement gracieux pour les autos sous garantie. Rien de plus normal.

AIDES À LA CONDUITE
Visiblement pour les mêmes raisons que le système multimédia, les diverses assistances donnent parfois des signaux d'alerte ou se déclenchent sans raison.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	680 €
Plaquettes AV	380 €
Plaquettes AR	290 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	470 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	960 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1640 €
2 Pneus	340 €

*2.0 BlueHDi 180

DATES CLÉS
Lancement:
04-17
Séries spéciales:
La Première
Restylage:
07-22

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Pour jouer dans la cour des grands, DS Automobiles devrait avoir à cœur de proposer des modèles à la fiabilité irréprochable. Si le DS 7 Crossback a fait de gros efforts en matière de qualité de fabrication, il souffre de trop nombreux problèmes qui témoignent d'une mise au point un poil bâclée.

DS 9 (2021-2025)

À PARTIR DE
23 500 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
E-Tense	225	8

HYBRIDE

Notre avis : Son autonomie en tout-électrique, de 35 km, est ridicule et son appétit plutôt solide en mode hybride. Mais l'agrément de conduite est au rendez-vous.

Même si la clientèle est désormais plus portée sur les SUV, une marque premium en devenir telle que DS Automobiles ne pouvait faire l'impasse sur une grande routière. Assemblée en Chine, le marché où elle s'écoulait le plus, la DS 9 était la dernière offre française opposée aux Audi A6, BMW Série 5 et Mercedes Classe E. Proposée, dans un premier temps, avec des motorisations essence et hybrides rechargeable, mais sans Diesel, elle a rapidement abandonné les premières. Afin d'être crédible aux yeux d'une clientèle habituée au "toujours plus", elle propose des versions allant jusqu'à 360 ch et offrant 4 roues motrices. Mais elle se distingue surtout par sa présentation intérieure, censée évoquer le luxe à la française.

MULTIMÉDIA

Repris d'autres modèles du groupe Stellantis, il reste sujet aux bugs et nécessite parfois des mises à jour réalisées en concession.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	680 €
Plaquettes AV	370 €
Plaquettes AR	280 €
Amortisseurs AV	720 €
Amortisseurs AR	640 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	1620 €
2 Pneus	370 €

*E-Tense 225

DATES CLÉS

Lancement:
02-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

A ce niveau de gamme, le droit à l'erreur n'existe pas. DS Automobiles a donc accordé le plus grand soin à la mise au point de son vaisseau amiral et parvient ainsi à égaler, voire dépasser, le niveau de fiabilité de ses principales rivales. Avec une bonne remise à niveau du système multimédia, le bilan serait sans tâches.

FIAT PANDA (2012-...)

À PARTIR DE
2 500 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	69	6,8*
Notre avis : Un peu porté sur le sans-plomb, ce moteur "à l'ancienne" s'avère toutefois suffisamment polyvalent dans ce poids-plume.		
0.9 TwinAir	85	6,6*
Notre avis : Ses vibrations sont rapidement pénibles mais il se montre à l'aise sur tous les terrains.		

DIESEL

1.3 MultiJet	75	3,9
Notre avis : Disponible à bas régimes, il brille en conditions urbaines et péri-urbaines. Mais n'envisagez pas de voies rapides à son volant.		

Assemblée dans la même usine, située en Pologne, que la 500, la troisième génération de Panda partage presque tous ses éléments techniques avec celle-ci. Visuellement, pourtant, rien ne vient trahir ses liens étroits. Voulue pratique et polyvalente, la Panda conserve, en effet, son allure de mini-break, garant d'un volume de chargement généreux, et ses 5 portes. En pleine mode des SUV, elle conserve naturellement diverses versions 4x4 et va même jusqu'à proposer certaines variantes à deux motrices qui reprennent le look de l'aventurière de la famille. Ne bénéficiant pas, au contraire de la 500, d'un effet mode, elle décote assez fortement. Bonne nouvelle pour les acheteurs d'occasion.

HUILE

Les propriétaires de 0.9 TwinAir 85 se plaignent fréquemment d'une consommation de lubrifiant un peu élevée, mais sans dommages mécaniques.

VIBRATIONS

De nombreux propriétaires se plaignent de leur apparition entre 70 et 90 km/h, sans que l'origine du mal ne soit localisée par le service après-vente.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	300€
Plaquettes AV	170€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	390€
Amortisseurs AR	290€
Embrayage	840€
Kit de distribution	580€
Filtre à particules ou Catalyseur	1420€
2 Pneus	170€

*1.2 69

DATES CLÉS

Lancement:
03-12

Séries spéciales:
K-Way et Young

Restylage:
11-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Quel contraste avec le bilan de sa jumelle technique ! Pour parvenir à ce résultat, la Panda a deux secrets. Tout d'abord, elle a été commercialisée presque 5 ans après la 500, ce qui a permis de corriger la plupart des soucis de jeunesse. Ensuite, sa clientèle est moins urbaine, ce qui fait que les éléments mécaniques sont moins sollicités.

FIAT 500 (2007-2024)

La longévité hors-normes de cette petite italienne n'est pas le fruit d'un aboutissement en matière de fiabilité. Bien que, au fil des années, le nombre de problèmes va en diminuant, de nombreux propriétaires restent confrontés à des soucis parfois immobilisants. Cela ne l'empêche pas de continuer à rencontrer un grand succès en occasion, où sa bouille craquante semble faire oublier tous ses défauts. Si la 500 a, depuis longtemps, abandonné le Diesel, elle s'est convertit, courant 2020, à l'hybridation légère avec un inédit moteur 1.0. Un bloc qui semble, pour le moment, bien né. Les fans de découvrables abordables trouveront, quant à eux, leur bonheur avec les déclinaisons 500C, dotées d'une capote entièrement électrique. Après une longue cohabitation avec la 500e électrique, elle a finalement quitté la scène sous la pression des normes GSR 2.

1.3 MULTIJET

En cas d'usage urbain intense, le carburant se mélange à l'huile faisant grimper le niveau de celle-ci jusqu'à l'emballement et la destruction du moteur. Un bloc à fuir.

HUILE

Sur les 0.9 TwinAir produits jusqu'en 2012, risque de fuite d'huile au niveau du joint de carter de distribution.

TURBO

Des cas de casse signalés, principalement sur les moteurs TwinAir ainsi que sur quelques 1.3 MultiJet. Un rappel a été organisé en 2011 mais le problème persiste.

BOBINES D'ALLUMAGE

Des défaillances signalées, dès 40 000 km, sur le 0.9 TwinAir. Comptez 800 euros pour leur remplacement.

CAPOTE

Le mécanisme rend parfois l'âme, entraînant une facture élevée (1 000 à 1500 euros). Des problèmes d'étanchéité ont également été signalés.

CARROSSERIE

A ce chapitre, la 500 ne se distingue ni en bien, ni en mal. Seules les baguettes décoratives s'avèrent parfois mal fixées.

HABITACLE

Les selleries se révèlent très salissantes, tandis que les plastiques se rayent facilement. Autre faiblesse, des commandes (aérateurs, climatisation…) qui se rompent assez fréquemment.

À PARTIR DE
3 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Abarth 500/595/695

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	69	6,4*
Notre avis : Plus à l'aise sur la route que ce que sa faible puissance laisse croire, c'est aussi le moteur le plus fiable de la gamme.		
0.9 TwinAir	85	6,1*
Notre avis : Certes nerveux lorsqu'on le fait grimper dans les tours, ce bicylindre agace surtout par son niveau sonore et ses vibrations.		

DIESEL

1.3 Multijet	75	6,2*
Notre avis : Ce petit Diesel n'est pas dénué de qualités (sobriété, souplesse, agrément…) mais son manque de fiabilité est rédhibitoire.		
1.3 Multijet	95	3,3
Notre avis : Plus polyvalent que le 75 ch, ce bloc ne se montre pas plus fiable. Dommage, car ses performances en font une petite GTI.		

MODÈLE RESTYLÉ

500 C

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	300 €
Plaquettes AV	200 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	470 €
Amortisseurs AR	540 €
Embrayage	990 €
Kit de distribution	890 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1210 €
2 Pneus	220 €

*1.2 69

DATES CLÉS

Lancement:
07-07 (3p.)/06-09 (500C)

Séries spéciales:
(RED)

Restylage:
09-17

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Si vous roulez suffisamment pour envisager l'achat d'un Diesel, la 500 n'est pas pour vous tant les moteurs qui se sont nichés sous son capot étaient des bêtes à chagrin. Concernant les moteurs essence, mieux vaut viser les modèles d'après 2012, débarrassés de la plupart de leurs défaillances ou, si votre budget le permet, optez pour une version restylée.

FIAT 500E (2020-...)

À PARTIR DE
9 200 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

MODÈLE CLONE

Abarth 500e

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
24 kWh	95	148*

Notre avis : Son ridicule rayon d'action réserve cette version à un usage strictement urbain.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
42 kWh	118	236

Notre avis : La "grosse" batterie permet d'envisager les escapades hors des centres-villes. Reprises et accélérations en font une auto dynamique.

Première Fiat 100 % électrique de série commercialisée en France, cette quatrième génération est vendue en parallèle au modèle thermique de 2007, qui remporte toujours un joli succès. Même si ses lignes sont très modernes, la 500e conserve un air de famille très marqué avec les précédentes 500. D'abord proposée exclusivement en version 3 portes, elle a rapidement été rejointe par la découvrable Cabrio et l'inédite 3+1. Celle-ci dispose d'un seul ouvrant côté conducteur mais de deux côté passager. Une configuration jadis vue sur la Hyundai Veloster. Deux niveaux de puissance sont disponibles, chacun couplé à une batterie de capacité différente : 21,3 kWh pour la 95 ch et 37,3 kWh pour la 118 ch.

U-CONNECT

Le système multimédia connaît quelques bugs, qui imposent un passage en concession pour reprogrammation.

RECHARGE

Sans raison apparente, la voiture refuse parfois de lancer la charge. Le nouveau logiciel de pilotage ne résout pas toujours le problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	480 €
Plaquettes AV	290 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	550 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	220 €

*42 kWh

DATES CLÉS

Lancement:
09-20 (3p. et Cabrio)/10-20 (3+1)

Séries spéciales:
(RED) et La Prima

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Si les bugs du dispositif multimédia font, hélas, partie du lot commun de la plupart des voitures récentes, l'impossibilité de recharger est beaucoup plus problématique dans le cas d'une électrique. Un problème auquel Fiat devrait remédier de toute urgence !

FIAT 500X (2014-2024)

À PARTIR DE
5 000 €
VOIR COTE P. 226

L'expérience 500L n'étant pas concluante, Fiat décide, pour sa nouvelle déclinaison de la 500, de s'attaquer à un marché beaucoup plus porteur, celui des SUV citadins. Bonne pioche, puisque les rondeurs de la mini-citadine se convertissent bien mieux sous cette forme que sous celle d'un minispace. Hormis le nom et son look, le 500X ne partage pourtant rien avec son illustre sœur puisqu'il repose sur la base de la Jeep Renegade, ce qui lui permet, chose rare dans cette catégorie, de proposer des versions à transmission intégrale. Il se dote également de motorisations particulièrement puissantes, développant jusqu'à 170 ch. Le 500X souffre toutefois d'un défaut majeur : son inconfort.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.6	110	8,8*
	Notre avis : Insuffisant dans une auto si pesante, il nécessite d'être cravaché. Et la consommation s'en ressent.		
	1.4 MultiAir	140	7,5*
	Notre avis : Pas particulièrement sobre et pas spécialement nerveux, ce moteur turbocompressé offre toutefois des prestations honorables.		
DIESEL	1.6 MultiJet	120	6,1*
	Notre avis : Ce doux Diesel offre de bonnes capacités de reprise. Lourd, il n'est toutefois pas aussi sobre que ses rivaux.		
	2.0 MultiJet	140	7,3*
	Notre avis : S'il ne se montrait pas aussi bruyant et rugueux, ce bloc mériterait le titre de meilleur 500X Diesel.		

TURBO
Sur les versions 1.4 MultiAir, il est susceptible de casser prématurément (à partir de 50000 km).

EMBRAYAGE
Sur le 1.6 MultiJet 120, les premiers signes de patinage apparaissent parfois avant 15000 km. Le remplacement de l'embrayage avant 50 000 km n'est pas rare.

ELECTRONIQUE
Le GPS est parfois capricieux, tout comme les systèmes d'aide à la conduite, qui se déconnectent de leur propre chef.

SERRURE DE COFFRE
Plusieurs cas de dysfonctionnements ont été relevés, mais tous ont été solutionnés, le plus souvent sous garantie.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	480 €
Plaquettes AV	210 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	470 €
Amortisseurs AR	280 €
Embrayage	1870 €
Kit de distribution	670 €
Filtre à particules ou Catalyseur	770 €
2 Pneus	280 €

*1.4 MultiAir 140

DATES CLÉS

Lancement:
10-14

Séries spéciales:
S-Design

Restylage:
08-18/01-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Depuis plusieurs années, Fiat se montre capable de produire des autos bien plus fiables que ce que sa réputation laisse encore entendre. Si les problèmes électroniques sont ici un peu plus présents que la moyenne du marché, les problèmes touchant la partie mécanique se montrent, pour leur part, très rares.

FIAT TIPO (2016-2024)

À PARTIR DE
4 800 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4	95	7,4*
Notre avis : Il suffit à prendre la route sans crainte, mais il faut composer avec un appétit conséquent.		
1.4 T-Jet	120	8,4*
Notre avis : Moins performant que ses rivaux, ce 1.4 Turbo est, de surcroît, plus bruyant et plus gourmand.		

DIESEL

1.3 MultiJet	95	4,1
Notre avis : Ce Diesel d'entrée de gamme ne se montre pas très à l'aise sur les grands axes, notamment à cause de son manque de volonté sous 2 000 tr/mn.		
1.6 MultiJet	120	5,4
Notre avis : Nerveux et sobre, c'est le plus recommandable de tous les moteurs de la Tipo. Dommage qu'il soit si bruyant.		

Pour revenir sur le marché des berlines compactes, Fiat a ressorti une vieille appellation de ses cartons : Tipo. Beaucoup moins futuriste que la première du nom, la Tipo 2 navigue entre le low-cost et les modèles généralistes. Destinée en priorité à certains marchés émergents, elle a d'abord été commercialisée sous la forme d'une variante tricorps. Sont ensuite apparues les versions 5 portes et break SW. Des modèles s'affichant plus hauts en gamme, notamment avec une planche de bord spécifique aux matériaux un peu plus valorisants. Malgré une offre de motorisations réduite, la Tipo propose une large gamme car Fiat n'hésite pas à proposer régulièrement de nouvelles séries spéciales ou limitées.

VOYANTS AU TABLEAU DE BORD

Certains s'allument sans raison et ne réapparaissent pas après un redémarrage. D'autres nécessitent d'être éteints en atelier.

PEINTURE

La volonté de réaliser des économies est passée par là. La couche de peinture et celle du vernis la protégeant sont trop minces pour faire face aux agressions du quotidien.

CONSOMMATION D'HUILE

Elle est plus importante que la moyenne (jusqu'à 0,3 l/1000 km) sur le 1.4 95. Pensez à vérifier le niveau d'huile régulièrement.

TURBO

Des possesseurs de 1.6 MultiJet 120 ont dû le faire changer dès 90 000 km. Dans certains cas, la destruction du turbo a entrainé celle du moteur.

BOBINE D'ALLUMAGE

Quelques-unes ont grillé sur le moteur 1.4 95, parfois dès 20000 km. Un défaut connu qui doit être pris en garantie.

EMBRAYAGE

Il s'avère peu endurant sur les versions essence, avec des cas de remplacement à partir de 50 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	460 €
Plaquettes AV	210 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	540 €
Amortisseurs AR	280 €
Embrayage	920 €
Kit de distribution	660 €
Filtre à particules ou Catalyseur	2060 €
2 Pneus	180 €

*1.6 MultiJet 120

DATES CLÉS

Lancement:
02-16 (berl.)/06-16 (5 p. et SW)

Séries spéciales:
Mirror et S-Design

Restylage:
10-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Après un excellent début de carrière sur le plan de la fiabilité, la Tipo montre les limites de son développement à l'économie, avec des pièces qui s'avèrent peu endurantes dans le temps.

FORD KA+ (2016-2019)

À PARTIR DE
3 700 €
VOIR COTE P. 226

Le programme One Ford, qui visait à développer des modèles portant l'Ovale bleu commercialisables sur plusieurs continents, n'a pas donné naissance qu'à des véhicules convaincants, comme le prouve la Ka+, initialement développé par et pour les marchés émergents. Presque aussi imposante que la Fiesta, elle dénote dans la catégorie des mini-citadines. D'autant que, contrairement à ses rivales, elle devait composer avec des moteurs "imposants" et techniquement dépassés. Sa carrière a donc été des plus courtes car les rejets de CO_2 de ces deux blocs étaient trop importants dans un contexte de réduction des émissions. Elle est donc rare, mais peu chère, en occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 Ti-VCT	70	6,6*

Notre avis : Un moteur rugueux et peu volontaire qui cantonne cette Ford à un usage urbain.

1.2 Ti-VCT	85	6,3*

Notre avis : Plutôt agréable, ce bloc se révèle doux et performant, faisant de la Ka+ une petite polyvalente.

DIESEL

1.5 TDCI	95	3,7

Notre avis : A moins de rouler énormément, ce qui n'est pas la vocation de ce type d'auto, ce diesel ne se justifie pas.

INJECTION

Des problèmes de gestion du 1.2 sont la cause d'à-coups, voire d'impossibilité de démarrer.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	140€
Amortisseurs AV	400€
Amortisseurs AR	380€
Embrayage	870€
Kit de distribution	810€
Filtre à particules ou Catalyseur	1520€
2 Pneus	250€

*1.2 Ti-VCT 85

DATES CLÉS

Lancement:
06-16 (5p.)/03-18 (Active)

Séries spéciales:
Black Edition et White Edition

Restylage:
03-18

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

En jouant la carte de la simplicité technique, la Ka+ a mis toutes les chances de son côté pour réussir un parcours (presque) sans-faute. Si vous cherchez une petite auto récente, habitable, plutôt polyvalente et que vous vous moquez de l'effet mode, c'est elle qu'il vous faut. Mais il faudra la conserver car la revente sera problématique.

FORD FIESTA (2008-2017)

À PARTIR DE 3 100 €
VOIR COTE P. 226

Avec ses lignes presque sportives, la sixième génération de la citadine estampillée Ford a rencontré un grand succès en Europe, mais aussi sur la plupart des autres continents. L'arrivée, au cours de sa carrière, des très réussis trois cylindres EcoBoost a sans doute également contribué à l'intérêt du public pour elle. Pénalisée par l'image un peu floue de Ford, la Fiesta voit toutefois ses valeurs en occasion baisser plus rapidement que la moyenne, ce qui ajoute, du point de vue de l'acheteur, à ses qualités au nombre desquelles on compte un châssis très réussi. Déclinée en trois et cinq portes, la Fiesta 6 offre une large palette de motorisations essence et Diesel, dont les puissances s'échelonnent de 60 à 200 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3	60	5,2
Notre avis : Plutôt agréable à mener, ce moteur est toutefois à réserver à un usage urbain.		
1.3	82	5,6
Notre avis : Un moteur sobre qui affiche un rapport prix/polyvalence en faisant un excellent "petit prix".		
1.0 EcoBoost	100	6,8*
Notre avis : Petit mais costaud et doté d'un fort caractère, ce trois cylindres turbo ne craint pas les voies rapides.		
1.6	120	5,8
Notre avis : Ce bloc d'ancienne génération est un glouton. S'il ne craint pas l'autoroute, l'exercice des relances le met nettement moins à l'aise.		

DIESEL

1.4 TDCi	68	4,5
Notre avis : S'il n'apprécie guère les voies rapides, ce moteur affiche une souplesse et une sobriété exemplaires par ailleurs.		
1.4 TDCi	70	4,5
Notre avis : Avec seulement 2 ch supplémentaires, cette variante ne présente aucune différence avec son cousin.		
1.6 TDCi	95	4,2
Notre avis : Ses performances lui permettent d'envisager les départs en vacances sans crainte. Et sans trop écorner votre budget carburant.		

JAUGE À CARBURANT
Elle s'est révélée peu fiable, nécessitant parfois son échange.

BLUETOOTH
Des dysfonctionnements ont amené Ford à remplacer son module de commande sur quelques Fiesta.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Jusqu'en 2013, les 1.0 EcoBoost et le 1.3 60 ch en consomment parfois exagérément. Il faut surveiller le niveau et faire l'appoint.

HUILE
Le 1.3 82 ch avoue un appétit solide pour le lubrifiant. Des appoints réguliers entre les vidanges sont nécessaires.

POMPE À EAU
Elle suinte parfois, dès 40000 km, nécessitant une intervention anticipée pour la changer.

INJECTEURS
Une fuite se déclare parfois, sur les 1.4 TDCi, au niveau du joint. Une panne annoncée par une forte odeur de gazole.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	310€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	580€
Amortisseurs AR	470€
Embrayage	1020€
Kit de distribution	890€
Filtre à particules ou Catalyseur	1120€
2 Pneus	190€

*1.4 TDCi 68

DATES CLÉS
Lancement: 09-09

Séries spéciales: Black Edition et White Edition

Restylage: 11-12

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Comme souvent, ce sont les premiers millésimes qui ont rencontré le plus de problèmes. Dès 2010, la Fiesta s'est débarrassée de ses soucis de jeunesse même si, au fil des années et des kilomètres, certains composants ont fait preuve d'un vieillissement précoce. Pour minimiser les risques, préférez les moteurs les plus récents: 1.0 en essence et 1.5 en Diesel.

FORD FIESTA (2017-2023)

À PARTIR DE 3 900 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.1	85	6,2*
Notre avis : Doux et assez sobre, ce moteur atmosphérique peut convenir à condition de ne pas fréquenter assidument les voies rapides.		
1.0 EcoBoost	100	7,9*
Notre avis : Particulièrement à l'aise dans l'exercice des relances, ce 1.0 permet à la Fiesta de se montrer très polyvalente.		
ST	200	7
Notre avis : L'une des dernières bombinettes du marché et la digne héritière des GTI d'antan en matière de sensations.		

A la recherche de rentabilité pour sa filiale européenne, Ford a décidé de faire monter en gamme le dernier membre de la lignée des Fiesta. De l'aventurière Active à la luxueuse Vignale, en passant par les sportives ST-Line et ST, la palette de variantes est aussi large que celle des motorisations qui s'étend de 70 à 200 ch. La petite Ford est même l'une des dernières représentantes de son segment à proposer une carrosserie 3 portes. En cours de carrière, des variantes à hybridation légère et des moteurs Flexfuel, pouvant fonctionner au bio-éthanol, ont également intégrées la gamme. Elle ont été suivies par un restylage qui a principalement transformé la face avant.

BOITE DE VITESSES

Sur les Fiesta équipées du 1.1 essence, une série de boîtes manuelles a dû être remplacée sur des autos ayant à peine plus de 25 000 km.

MOBILIER DE BORD

Si la partie supérieure de la planche de bord est réalisée dans un plastique moussé, les parties moins visibles ont recours à un matériau de piètre qualité qui provoque des grincements.

PRISE USB

Des problèmes de connexion sont fréquemment signalés. Il suffit de débrancher puis de rebrancher le périphérique pour que tout rentre dans l'ordre.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	230€
Plaquettes AV	240€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	700€
Amortisseurs AR	430€
Embrayage	1090€
Kit de distribution	1010€
Filtre à particules ou Catalyseur	940€
2 Pneus	240€

*1.0 EcoBoost 100

DATES CLÉS

Lancement:
05-17 (3 et 5p.)/03-18 (Active)

Séries spéciales:
B&O Play 1st Edition

Restylage:
09-21

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Les bugs électroniques commencent à devenir récurrents, ce qui est, malheureusement, le lot de nombreuses voitures actuelles. Plus inquiétant pour l'avenir, les défaillances de boîte de vitesses ne concernent, par chance, pas les moteurs les plus présents en France. Mais Ford doit néanmoins les solutionner sans tarder.

FORD FOCUS (2011-2018)

Sous ses lignes plutôt classiques, la Focus cache une petite révolution pour la marque américano-allemande. C'est en effet ce troisième opus qui inaugurera le trois cylindres turbocompressé EcoBoost. Un 1.0 décliné en plusieurs niveaux de puissance que l'on retrouve aujourd'hui largement dans les annonces de vente. Bonne nouvelle pour les acheteurs, cette abondance fait s'écrouler ses prix. Cette génération s'est également distinguée par la présence de trois versions sportives, les ST, avec leurs 2.0 Turbo de 250 ch et 2.0 TDCI de 185 ch, et la RS qui cache sous son capot un 2.3, toujours à quatre cylindres, de 350 ch. Cette dernière est la seule Focus dotée de 4 roues motrices. Principalement commercialisée, en France, avec des carrosseries à 5 portes, berline ou break, la Focus 3 a également existé en variante trois volumes.

REFROIDISSEMENT

Certains 1.0 EcoBoost ont souffert, jusqu'à la casse, de défaillances de ce système. Les cas les plus précoces sont survenus dès 25 000 km. Il faut alors, naturellement, faire jouer la garantie contre les vices cachés.

INJECTEURS

Une poignée d'entre eux se sont grippés sur le 1.6 TDCi, nécessitant leur remplacement.

VOLANT MOTEUR

C'est, là encore, le 1.6 TDCi qui est concerné. Les premiers signes de patinage peuvent apparaître dès 40 000 km.

EMBRAYAGE

Toujours sur le 1.6 TDCi, mais également sur le 1.0 EcoBoost et le 1.6 85 ch, on relève fréquemment une usure précoce, qui apparaît parfois dès 40 000 km.

CATALYSEUR

Sur le peu répandu 1.6 125 ch, on observe des défaillances du catalyseur, les plus précoces ayant lieu avant 60000 km.

CARROSSERIE

Hormis quelques légères différences de teinte entre les éléments métalliques et ceux en plastique (boucliers), rien à signaler.

HABITACLE

Les matériaux sont assez cheap, y compris sur la partie supérieure de la planche de bord. Quant aux ajustages, ils sont corrects, sans plus.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 EcoBoost	100	6,7*
Notre avis : Ce niveau de puissance suffira, à condition que les longs voyages sur voies rapides restent épisodiques.		
1.0 EcoBoost	125	5
Notre avis : Une poignée de chevaux supplémentaires qui donnent à la Focus ses galons de routière.		

DIESEL

1.6 TDCi	95	4,2*
Notre avis : Vite essouflé, le Diesel d'entrée de gamme est surtout à l'aise dans les zones urbaines et péri-urbaines.		
1.6 TDCi	115	4,2
Notre avis : Pour un usage familial, ce moteur est le minimum vital, surtout si vous vous orientez vers un break.		
2.0 TDCi	140	4,9
Notre avis : Sa cylindrée lui permet d'apporter plus de souplesse et de couple à bas régime. C'est le meilleur choix en Diesel.		

VERSION ST

VERSION SW RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390 €
Plaquettes AV	260 €
Plaquettes AR	210 €
Amortisseurs AV	730 €
Amortisseurs AR	560 €
Embrayage	1130 €
Kit de distribution	930 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1600 €
2 Pneus	380 €

*1.6 TDCi 115

DATES CLÉS

Lancement:
03-11

Séries spéciales:
Edition et Titanium X

Restylage:
09-14

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

La quasi-totalité des défaillances étant concentrées sur le 1.6 TDCi, remplacé lors du restylage par un 1.5, le reste de la gamme Focus se révèle très fiable. Même la partie électronique a peu fait parler d'elle. Une bonne alternative aux Peugeot 308 et Volkswagen Golf, affichée à des tarifs bien plus digestes en occasion.

FORD FOCUS (2018-...)

À PARTIR DE
6 400 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 EcoBoost	125	7,2*
Notre avis : Un moteur plein de bonne volonté mais qui fait ce qu'il peut dans cette berline de plus de 1 350 kg.		
1.5 EcoBoost	150	8,2*
Notre avis : Ce quatre cylindres fait chèrement payer l'agrément qu'il délivre lors des passages à la pompe.		

DIESEL

1.5 EcoBlue	120	5,7*
Notre avis : Ce moteur ne brille dans aucun domaine en particulier mais se révèle, à l'usage, être un très bon compromis.		

Apparue en 1998, l'appellation Focus est, aujourd'hui, apposée pour la 4ème fois sur une berline compacte porteuse de l'Ovale bleu. Proposée dans un premier temps en variantes 5 portes et break, la gamme s'est rapidement dédoublée grâce aux déclinaisons Active, des Focus grimées en SUV. Sous le capot, nombre de motorisations se sont succédées au fil des années. D'abord uniquement disponible avec des mécaniques essence et Diesel, la Focus a, depuis, reçu des déclinaisons à micro-hybridation ainsi que des blocs acceptant de fonctionner au bio-éthanol. Elle est, à ce jour, la seule proposition de sa catégorie à accepter ce carburant sans avoir à installer de boîtier. Après presque 4 années de carrière, la Focus 4 a été restylée début 2022.

BATTERIE
Toutes motorisations confondues, les cas de défaillances précoces (dès 1500 km !) sont nombreux.

1.5 ECOBLUE
L'une des sondes moteur dysfonctionne et indique une surchauffe moteur qui n'existe pas. Le moteur se met en mode dégradé, ce qui impose un passage en concession.

BOITE MANUELLE
Des soucis de synchros ont été signalés, notamment sur les exemplaires équipés du 1.0 EcoBoost.

INSTRUMENTATION
De nombreux propriétaires de 1.0 EcoBoost s'étonnent de l'allumage intempestif du voyant moteur alors qu'aucun souci n'est relevé après un passage en atelier.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390 €
Plaquettes AV	260 €
Plaquettes AR	300 €
Amortisseurs AV	590 €
Amortisseurs AR	530 €
Embrayage	1430 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	920 €
2 Pneus	330 €

*1.0 EcoBoost 125

DATES CLÉS
Lancement: 06-18
Restylage: 01-22

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Plus que de véritables problèmes, il semble plus adapté de parler, dans le cas de cette Focus, d'imperfections. Aucune défaillance d'importance n'a, en effet, été enregistrée de façon récurrente. La fiabilité des versions à hybridation légère et des moteurs Flexifuel reste toutefois à confirmer dans le temps.

FORD PUMA (2019-...)

À PARTIR DE
9 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 EcoBoost MHEV	125	7*
Notre avis : Comme souvent, le trois cylindres 1.0 Ford se montre ici très réactif. L'hybridation légère l'assiste bien lors des reprises mais ne permet pas de faire baisser sa soif.		
1.0 EcoBoost MHEV	155	6,5*
Notre avis : Ce 1.0 plus travaillé n'apporte pas grand chose de plus que le 125 ch, hormis un appétit moindre.		

DIESEL

1.5 EcoBlue	120	4,6
Notre avis : Plutôt vif, ce bloc, à la carrière éphémère, ne se justifie pas réellement dans un véhicule de ce gabarit.		

Né coupé en 1997, le Puma revient, plus de 20 ans plus tard, sous la forme d'un petit SUV. Pour ne pas trahir ses origines, il arbore des lignes sportives mais, techniquement, ce sont les éléments de la Fiesta que l'on retrouve. Châssis, moteurs (y compris le virulent 1.5 Turbo de 200 ch) et planche de bord sont ainsi communs à ces deux modèles. Alternative à l'EcoSport, dont les lignes rustiques n'ont pas séduit les Européens, le Puma fait un véritable carton depuis son lancement, surtout dans ses versions capables de fonctionner au bio-éthanol. L'offre en seconde main est néanmoins déjà généreuse, mais elle se concentre principalement chez les concessionnaires de la marque.

PRESQUE PARFAIT

Les défauts de jeunesse sont rares. Seuls quelques propriétaires se plaignent de bugs de la tablette tactile, mais le réseau Ford les résout rapidement.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	420€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	340€
Amortisseurs AV	610€
Amortisseurs AR	570€
Embrayage	1340€
Kit de distribution	1100€
Filtre à particules ou Catalyseur	880€
2 Pneus	270€

*1.0 EcoBoost 125

DATES CLÉS

Lancement:
09-19

Séries spéciales:
ST Gold Edition, ST-Line X Vivid Ruby Edition, Sound Edition

Restylage:
03-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

C'est une technique bien connue mais qui fonctionne (presque) toujours : en reprenant la base de la Fiesta, le Puma s'est mis à l'abri des problèmes de début de production. Sa seule innovation, l'hybridation légère sur les 1.0 EcoBoost, ne pose, jusqu'à présent, aucun problème.

FORD MONDEO (2014-2022)

À PARTIR DE
7 400 €
VOIR COTE P. 226

Première hybride vendue par Ford sur notre marché, la dernière Mondeo perpétue une lignée née avec la Taunus en 1939. Comme les trois précédentes porteuses du nom, elle est toujours disponible en trois carrosseries : berline à 4 ou 5 portes et break. Si le rapport prix / équipement est l'un de ses atouts, elle joue également les cartes de l'habitabilité et du volume de chargement. Mais son manque de sex-appeal lui a valu une carrière très discrète en neuf. Revers de la médaille, les tarifs en occasion sont très intéressants et, son lancement ayant été retardé d'une année afin de peaufiner sa mise au point, les défaillances sont rares.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 TDCi	150	6,6*

Notre avis : La masse imposante de la Mondeo empêche ce moteur de briller. Il est plus à l'aise sur voies rapides que sur des axes nécessitant des relances fréquentes.

2.0 TDCi	180	4,5

Notre avis : Des performances qui progressent légèrement par rapport à la 180 ch, mais pas suffisamment pour parler de dynamisme.

HYBRIDE

2.0	187	6,5*

Notre avis : Cette mécanique est un peu rugueuse et pas très vive, mais sa sobriété en fait un excellent choix.

POMPE À HUILE

Des fuites ont été signalées sur le 2.0 TDCi 150, à partir de 20 000 km. Plus rarement, la pompe casse purement et simplement.

ELECTRONIQUE

Quelques soucis sporadiques sont connus: bugs de la navigation, climatisation automatique inopérante (il suffit de redémarrer pour que tout rentre dans l'ordre)…

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN *

Disques AV	450€
Plaquettes AV	200€
Plaquettes AR	380€
Amortisseurs AV	660€
Amortisseurs AR	430€
Embrayage	1960€
Kit de distribution	1000€
Filtre à particules ou Catalyseur	1390€
2 Pneus	360€

*2.0 TDCi 150

DATES CLÉS

Lancement:
09-14

Restylage:
01-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

"Rien ne sert de courir, il faut partir à temps". En s'attribuant cet adage et en préférant retarder la commercialisation de la Mondeo 4 plutôt que de laisser les clients essuyer les plâtres, Ford a fait le bon choix. Ne reste plus aux ingénieurs qu'à se pencher sur les problèmes d'électronique et de pompe à huile pour que son bilan soit parfait.

FORD S-MAX (2015-2023)

À PARTIR DE
11 800 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Ford Galaxy

Le premier binôme ayant, commercialement, bien fonctionné, Ford a renouvelé, en 2015, ses deux grands monospaces. D'un côté, le S-Max, à la vocation dynamique même si ce second opus s'est embourgeoisé, comme le démontre la présence de la finition Vignale, de l'autre, le Galaxy destiné à un usage plus familial avec ses 7 places de séries (elles seront livrés d'office sur le S-Max à partir de 2017). Si l'offre en moteurs essence s'est légèrement développée, Ford a misé au maximum, en attendant la version hybride apparue en 2021, sur le Diesel. Déclinée sur la base de l'unique 2.0, ces variantes proposent de 120 à 210 ch, et certaines peuvent même être à transmission intégrale.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 TDCi	150	7,3*
Notre avis : A la fois doux et performant, ce bloc ne montre ses limites que lorsque l'on roule très chargé.		
2.0 TDCi	180	7,1*
Notre avis : Peu à l'aise dans les bas régimes, cette variante apprécie surtout les voies rapides où elle fera une brillante démonstration de sobriété.		
2.0 TDCi	210	5,5
Notre avis : Aux allures légales, les différences de performances ne sont pas flagrantes avec le 180 ch, mais il se montre plus doux.		

ESP
Certains propriétaires se plaignent de son manque de réactivité. En réalité, c'est la mauvaise qualité des pneus qui est la cause des sensations de micro-glissades.

POMPE D'INJECTION
Sa durée de vie est parfois trop peu importante sur le moteur 2.0 TDCi 150.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	630€
Plaquettes AV	340€
Plaquettes AR	290€
Amortisseurs AV	580€
Amortisseurs AR	560€
Embrayage	1130€
Kit de distribution	880€
Filtre à particules ou Catalyseur	860€
2 Pneus	370€

*2.0 TDCi 150

DATES CLÉS

Lancement:
05-15

Restylage:
10-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Développés sur la base de l'actuelle Mondeo, dont le lancement en Europe avait été retardé pour régler certains soucis de mise au point, les S-Max et Galaxy actuels sont arrivés sur le marché totalement aboutis. Les familles qui jugent les SUV trop m'as-tu-vu trouveront, avec ces deux modèles, les meilleurs compagnons de route possibles.

FORD C-MAX (2010-2019)

À PARTIR DE
3 800 €
VOIR COTE P. 226

Avec le retrait de ce modèle, Ford a quitté le marché, en mauvaise posture, des monospaces compacts. Alors que ses rivaux mettaient en avant la modularité et l'espace à vivre, le C-Max a toujours préféré mettre l'accent sur le dynamisme et le plaisir de conduite. Ce qui ne l'empêchait pas de proposer une variante à sept places très spécifique puisque plus longue que la 5 places et dotée de portes arrière coulissantes, là où sa petite sœur préférait des ouvrants traditionnels. Cette dernière se trouve beaucoup plus facilement sur le marché de l'occasion. En presque une décennie de carrière, la C-Max II a connu une multitude de moteurs différents dont les puissances ont varié de 95 à 182 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.0 EcoBoost	125	8,2*
	Notre avis : Un surprenant petit moteur trois cylindres qui parvient à concilier vivacité (grâce à sa puissance de 125 ch) et sobriété.		
DIESEL	1.6 TDCi	95	4,5
	Notre avis : Le manque de souffle de ce moteur, le moins puissant des Diesel, ne permet pas de mettre en valeur les qualités du châssis.		
	1.6 TDCI	115	4,5
	Notre avis : Acceptable sur le C-Max "court", ce bloc manque trop de ressources pour une utilisation sereine dans la version Grand.		
	2.0 TDCi	140	4,9
	Notre avis : Si vous roulez souvent chargé, ce moteur s'impose. En prime, il délivre un agrément parmi les meilleurs de la catégorie.		

LEVIER DE VITESSES
Certains C-Max, tous moteurs confondus, émettent un petit bruit sourd lors de sa manipulation. C'est sans conséquence mécanique.

ELECTRONIQUE
Même si leur nombre a tendance à s'amenuiser avec les années, les bugs sont toujours présents mais se résolvent avec une mise à jour payante.

ALTERNATEUR
Sur les variantes Diesel, nombre de possesseurs rapportent son remplacement prématuré (parfois dès 80000 km).

JOINT DE CULASSE
Des fuites signalées sur les 1.0 EcoBoost, généralement aux environs de 100 000 km. Ford préconise le plus souvent le changement du moteur.

INJECTEURS
Des défaillances assez fréquentes concernent le 1.6 TDCi, dès 50 000 km.

EMBRAYAGE
Certains propriétaires de 1.6 TDCi 115 ont dû faire procéder à son remplacement dès 40000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470€
Plaquettes AV	210€
Plaquettes AR	190€
Amortisseurs AV	1030€
Amortisseurs AR	590€
Embrayage	1730€
Kit de distribution	990€
Filtre à particules ou Catalyseur	1660€
2 Pneus	360€

*1.6 TDCi 95

DATES CLÉS
Lancement: 09-10
Restylage: 04-15

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Même si quelques défauts sont toujours d'actualité, le C-Max 2 a largement amélioré sa copie au fil des années. Le nombre d'exemplaires devant se rendre en concession autrement que pour l'entretien standard se raréfie ainsi en permanence. Et c'est heureux, car Ford fait partie des marques les moins généreuses lorsqu'il s'agit d'accorder des prises en charge.

FORD KUGA (2012-2020)

À PARTIR DE
5 600 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 Flexifuel	150	6,9

Notre avis : Ce n'est certes pas un foudre de guerre, mais le budget carburant de cette variante est imbattable, le bio-éthanol valant à peine plus de la moitié du prix du SP95-E10.

DIESEL

2.0 TDCi	140	7,8*

Notre avis : De loin le modèle le plus présent en occasion. C'est un juste milieu qui ne brille sur aucun point en particulier mais ne déçoit pas non plus.

2.0 TDCi	150	4,7

Notre avis : Plus qu'en performances, cette évolution gagne surtout, par rapport au 140 ch, en agrément.

Après une première génération spécifique à l'Europe et axée sur le dynamisme, le Kuga intègre, pour son deuxième opus, le programme One Ford et devient ainsi la copie conforme de son cousin américain, l'Escape. Plus familial et bourgeois, il sera d'ailleurs l'un des premiers modèles de la marque à disposer d'une version Vignale. Assemblées dans l'usine de Valence, en Espagne, les versions destinées à notre marché seront naturellement proposées avec des moteurs Diesel en plus des blocs EcoBoost. En toute fin de carrière, la gamme intégrera même une mécanique Flexfuel, conçue pour fonctionner indifféremment au super sans-plomb et au bioéthanol E85.

INJECTEURS
Sur les versions TDCi, des défauts de fonctionnement se traduisent par des trous à l'accélération et l'allumage d'un voyant au tableau de bord.

EMBRAYAGE
Son manque de résistance est flagrant sur le 2.0 TDCI 150, nombre de possesseurs ayant dû procéder à son remplacement dès 70 000 km.

PNEUS ARRIÈRE
Des cas de déformation des gommes d'origine ont été signalés après seulement quelques milliers de kilomètres.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	600€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	300€
Amortisseurs AV	650€
Amortisseurs AR	490€
Embrayage	1250€
Kit de distribution	880€
Filtre à particules ou Catalyseur	1150€
2 Pneus	370€

*2.0 TDCi 150

DATES CLÉS
Lancement:
12-12
Restylage:
09-16

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆
Un bon bilan seulement entaché par les soucis d'injecteurs qui touchent les TDCi en général et d'embrayage, propres au 2.0 diesel 150 ch. Malheureusement, ces blocs sont quasiment les seuls que l'on trouve sur le marché de la seconde main. Si votre budget est assez conséquent, visez les rares Flexfuel mis en vente : ils marient agrément et budget carburant minime.

FORD KUGA (2020-...)

À PARTIR DE
10 900 €
VOIR COTE P. 226

Génération après génération, le Kuga s'embourgeoise. Modèle à vocation mondiale (il est également produit aux Etats-Unis et en Chine), il se doit d'être consensuel. Pour la première fois, ce SUV compact se convertit à l'hybridation, qu'elle soit légère ou rechargeable. Courant 2021, Ford a également introduit une version full hybrid. Naturellement, la gamme comprend de "bons vieux" moteurs essence et diesel. Ne manque donc plus que l'électrique pour que le tableau soit complet, mais cela ne semble pas au programme. Inspiré esthétiquement par l'actuelle Focus, la Kuga 3 en reprend le mobilier de bord mais est le seul à proposer des variantes à quatre roues motrices.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 EcoBoost	150	6,6

Notre avis : A peine plus cher en occasion, et bien plus répandu, que le 120 ch, ce 1.5 est le choix minimum pour obtenir un Kuga ayant un peu d'allant.

DIESEL

1.5 EcoBlue	120	4,7

Notre avis : Une honnête proposition d'accès à la gamme, mais attention au départ en vacances : ce 1.5 supporte mal les fortes charges et encore plus de tracter.

2.0 EcoBlue MHEV	150	6,1*

Notre avis : Grace à son hybridation 48V, ce 2.0 se montre à la fois dynamique et sobre. Mais les réglages de châssis le rendent pataud.

2.0 EcoBlue	190	6,8*

Notre avis : Si vous êtes attaché à la douceur de conduite et au fait de pouvoir disposer de 4 roues motrices, cette version se justifie davantage que le 150 ch.

HYBRIDE

2.5 Hybride Flexifuel	190	7,9*

Notre avis : Ce n'est pas par hasard si c'est la star de la gamme : son "gros" moteur lui assure un agrément de haute volée et, surtout, il peut se nourrir de bio-éthanol.

2.5 PHEV	225	6,7*

Notre avis : Pas forcément plus performant que l'hybride de 190 ch, il vaut pour sa capacité à rouler en tout-électrique durant plus de 50 km.

COUP DE CHAUD ÉCARTÉ

Ford avait promis de régler les soucis des versions hybrides rechargeables ayant amené à un début d'incendie sur les premiers exemplaires.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	290€
Amortisseurs AV	590€
Amortisseurs AR	500€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1600€
2 Pneus	360€

*2.5 FHEV Flexifuel

DATES CLÉS

Lancement:
10-19

Séries spéciales:
Graphite Tech Edition

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Une fois n'est pas coutume, notre verdict reste soumis à caution. En effet, il est trop tôt pour être absolument certain que tout risque de défaillances des 2.5 FHEV et PHEV est écarté. En ce qui concerne les autres versions, c'est un score pour le moment parfait.

FORD MUSTANG MACH-E (2020-...)

À PARTIR DE
19 500 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Standard Range	269	440

Notre avis : Une puissance respectable qui passe parfois mal aux roues arrière, mais des prix séduisants en occasion.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
GT	487	500

Notre avis : Cette version déborde de chevaux. Trop pour un conducteur lambda, qui sera vite dépassé par son comportement digne d'un cheval sauvage.

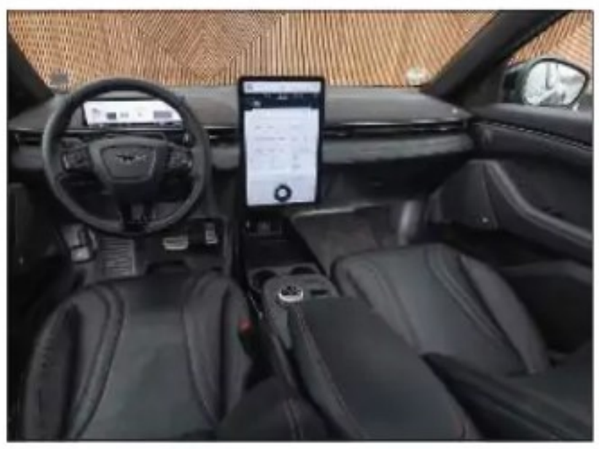
En retard sur le développement d'une gamme 100 % électrique, Ford a décidé d'attaquer ce marché par le haut, en proposant un SUV sportif reprenant le nom, et certains détails esthétiques, du plus mythique de ses coupés. Comme il sied à tout modèle américain digne de ce nom, la Mustang Mach-e déborde de chevaux, ce qui rend sa conduite parfois un peu délicate. Une formule gagnante sur ses terres natales, mais moins dans notre pays où les ventes restent à un niveau modeste. Il est vrai que, malgré des batteries à la capacité supérieure à la moyenne, le manque d'efficience pénalise l'autonomie, inférieure à ce que proposent la plupart de ses concurrentes.

PARE-BRISE

Sur les modèles fabriqués jusqu'en juin 2021, il est mal fixé. Un rappel a été organisé.

BATTERIE

La batterie n'apprécie pas les charges rapides, qui peuvent entrainer sa surchauffe jusqu'à l'immobilisation.



CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	1090 €
Plaquettes AV	680 €
Plaquettes AR	490 €
Amortisseurs AV	1260 €
Amortisseurs AR	790 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	non
Filtre à particules ou Catalyseur	non
2 Pneus	440 €

*Standard Range

DATES CLÉS

Lancement:
07/20

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Ne serait-ce les soucis liés à la recharge de la batterie, ce qui reste le cœur d'un véhicule électrique, la Mustang Mach-e pourrait se targuer d'un bilan flatteur. Il reste néanmoins surprenant que les problèmes de surchauffe soient toujours présents sur les modèles récemment livrés.

HYUNDAI i20 (2014-2020)

À PARTIR DE
5 300 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	84	7*
Notre avis : Un moteur gourmand et qui n'a pas d'autres prétentions que les trajets en milieu urbain.		
1.0 T-GDi	100	6,7*
Notre avis : Le ratio polyvalence/consommation est ici d'un bon niveau.		

Comme beaucoup de ses rivales, ce second opus abandonne la carrosserie 3 portes. Enfin, pas tout à fait puisque, aux côtés de l'incontournable 5 portes, on trouve une variante pompeusement nommée Coupé mais qui ne se distingue que par le dessin de sa partie arrière. Autre particularité de cette i20, l'Active. Il s'agit d'une 5 portes bardée de protections en plastique censées lui donner des airs de SUV, à la manière d'une VW Cross Polo. Dans un premier temps, l'i20 arrive dans le réseau avec des moteurs plutôt dépassés, en essence comme en Diesel. Mais, au fur et à mesure, le trois cylindres Turbo 1.0 T-GDi s'imposera en haut de gamme, tandis que les CRDi disparaîtront lors du restylage.

CONSOMMATION D'HUILE

Elle est un peu élevée sur le 1.2 84 ch. Le niveau est à surveiller régulièrement.

POIGNÉES DE PORTES

Des ruptures de la palette de commande extérieure sont survenues sur quelques exemplaires lors de la manipulation.

ELECTRONIQUE

L'i20 n'est pas épargnée par les bugs variés : aides à la conduite, système multimédia…

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380€
Plaquettes AV	270€
Plaquettes AR	220€
Amortisseurs AV	690€
Amortisseurs AR	460€
Embrayage	790€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1330€
2 Pneus	200€

*1.2 84

DATES CLÉS

Lancement:
10-14

Séries spéciales:
Edition #Navi et Go! Navi

Restylage:
03-18

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Le constructeur coréen démontre ici encore sa suprématie lorsqu'il s'agit de maîtriser la fiabilité, y compris pour ses modèles assemblés hors de Corée (les chaînes de montage de l'i20 se trouvent en Turquie). Néanmoins, certains matériaux, tels que le plastique des poignées de portes, semblent avoir été moins soignés.

HYUNDAI I20 (2020-...)

À PARTIR DE
7 600 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	84	5,3
Notre avis : Ce n'est pas pour son moteur, qui exige d'être cravaché pour obtenir un minimum de reprises, que l'on choisira cette variante.		
1.0 T-GDI	100	6,4
Notre avis : En dotant ce 3 cylindres d'un alterno-démarreur, Hyundai voulait favoriser à la fois les reprises et la consommation. Mission échouée dans les deux cas.		
N	204	7,1*
Notre avis : Efficace et performante, cette coréenne reprend la formule magique qui a fait le succès des Peugeot 208 GTi et Renault Clio R.S.		

Bien que le succès de la marque coréenne repose, du moins dans notre pays, davantage sur ses SUV que sur ses berlines, l'i20 a été une nouvelle fois revue de fond en comble en 2020. Elle compte désormais sur ses très originales lignes pour séduire une clientèle attachée aux petites françaises et allemandes. La présentation intérieure, en revanche, se veut des plus classiques. Les moteurs sont repris du précédent opus. On retrouve donc ainsi le 1.2 atmosphérique de 84 ch et le 1.0 turbocompressé de 100 ch. Pour pimenter un peu cette offre, une inédite variante N, pour Nurburgring, coiffe la gamme et, avec son 1.6 turbo de 204 ch, elle vise la clientèle des défuntes Peugeot 208 GTi et Renault Clio R.S.

FIABILITÉ À LA CORÉENNE

Fidèle à la réputation des modèles Hyundai, l'i20 ne connaît, plus de trois ans après son lancement, aucun défaut récurrent.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390€
Plaquettes AV	270€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	670€
Amortisseurs AR	650€
Embrayage	900€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1080€
2 Pneus	210€

*1.0 T-GDI 100

DATES CLÉS

Lancement:
08-20

Restylage:
05-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Méconnue, l'i20 mériterait un succès supérieur à celui qui est le sien. Ne serait-ce que parce qu'elle justifie amplement sa réputation de petite voiture sans problème.

HYUNDAI i30 (2017-...)

À PARTIR DE
4 900 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 T-GDi	120	7,2*
Notre avis : Voilà un moteur peu démonstratif dans tous les sens du terme : silencieux, ce qui est appréciable, il affiche malheureusement des performances dans la moyenne basse.		
1.4 T-GDi	140	7,4*
Notre avis : Les performances, signes d'une petite sportive, se paie par une consommation assez importante.		

DIESEL

1.6 CRDi	110	5,7*
Notre avis : Une bonne entrée de matière qui, de surcroit, affiche des prix sensiblement moins élevés que ceux du 115 ch.		
1.6 CRDi	115	5,6*
Notre avis : Réactif à tous les régimes, ce 1.6 ne brille pas particulièrement face au chronomètre mais se marie bien avec le caractère tranquille de l'auto.		
1.6 CRDi	136	5,8*
Notre avis : Assez vibrant à bas régime, ce bloc préfère les voies rapides où il peut s'exprimer pleinement sans trop consommer.		

Anonyme est sans doute l'un des qualificatifs qui caractérise le mieux la berline compacte de Hyundai. Anonyme parce que discrète esthétiquement aussi bien que sur nos routes. Ce troisième opus n'a pourtant pas ménagé ses efforts pour faire parler de lui. Tout d'abord en se déclinant, pour la première fois, en un coupé 5 portes baptisé Fastback. Ensuite parce qu'elle fut le premier modèle de la marque à avoir proposé une version N, la griffe sportive de la marque, forte, avec son Performance Pack livré de série en France, de 275 ch. Enfin parce qu'elle demeure la seule se sa catégorie à offrir, sans supplément donc, une garantie de 5 ans/kilométrage illimité.

PNEUMATIQUES

Ceux que Hyundai livrent d'origine sont de piètre qualité. Il n'est pas rare de devoir changer les deux pneus avant à 15 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	300€
Plaquettes AV	180€
Plaquettes AR	170€
Amortisseurs AV	600€
Amortisseurs AR	460€
Embrayage	790€
Kit de distribution	600€
Filtre à particules ou Catalyseur	1190€
2 Pneus	230€

*1.6 CRDi 115

DATES CLÉS

Lancement:
10-16

Restylage:
02-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Restylée au printemps 2020, l'i30 a passé la première moitié de sa carrière sans réel souci. Seul le problème d'usure des pneus peut grever le budget de l'utilisateur. Pour éviter cet écueil, veillez à ce que l'exemplaire que vous convoitez a, depuis sa sortie d'usine, reçu des gommes d'une grande marque.

HYUNDAI IONIQ (2016-2022)

À PARTIR DE
6 100 €
VOIR COTE P. 226

HYBRIDE

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Hybrid	141	3,9

Notre avis : Sa boîte robotisée lui offre une certaine réactivité, mais la pénalise en matière de sobriété.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Plug-in Hybrid	141	1,1

Notre avis : Beaucoup plus chère et difficile à trouver en occasion, cette version a de l'intérêt pour qui fait beaucoup de ville.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Electric	136	311

Notre avis : Une autonomie et des performances honnêtes permettent à cette Ioniq une certaine polyvalence.

Al'instar de Toyota, Hyundai fait le choix d'un modèle à part pour prendre pied sur le marché de la voiture propre. Esthétiquement, la Ioniq, qui donne désormais son nom à une nouvelle sous-marque du groupe, ressemble d'ailleurs étrangement à sa rivale préférée, la Prius. Mais la coréenne va plus loin en proposant, en plus des variantes full hybrid et hybride rechargeable, une déclinaison 100 % électrique. Des modèles qui se reconnaissent à leur calandre, spécifique à chaque motorisation. Restylée prématurément, après seulement 3 ans de carrière, cette Hyundai remporte néanmoins un succès commercial enviable. Même en seconde main, les versions hybrides et hybrides rechargeables trouvent preneur sans peine.

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le niveau baisse assez rapidement sur les hybrides non-rechargeables. Un contrôle régulier s'impose.

CAPRICES DE NAVIGATION

Le nombre de propriétaires rencontrant des bugs avec le GPS augmente. Hyundai prend la mise à jour en charge au titre de la garantie 5 ans.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	180 €
Plaquettes AR	202 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	550 €
Embrayage	DCT
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1320 €
2 Pneus	200 €

**Hybrid 141*

DATES CLÉS

Lancement:
09-16

Restylage:
11-17/05-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Malgré leur apparente complexité technique, les motorisations hybrides et électriques semblent être deux des meilleures clés pour atteindre un niveau de fiabilité quasi-absolu. L'excellent résultat de la Ioniq n'étonnera toutefois pas les habitués de la marque coréenne, habituée à truster les premières places des classements qualité.

HYUNDAI IONIQ 5 (2021-...)

À PARTIR DE
17 700 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
73 kWh	218	396*

Notre avis : L'autonomie respectable et les temps de recharge courts (l'architecture électrique est en 800V) en font une confortable voyageuse au long cours.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
77 kWh	229	355*

Notre avis : Sans intérêt par rapport à la 73 kWh : elle n'est pas plus performante, elle ne recharge pas plus vite et son autonomie est moindre.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
77 kWh HTrac	325	454

Notre avis : Des performances en hausse et une motricité largement améliorée qui se paient par des recharges plus fréquentes.

Après avoir désigné le premier modèle multi-énergies (hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique) de Hyundai, le nom Ioniq est devenu celui d'une sous-marque du constructeur, apposé sur (presque tous) ses modèles électriques. La Ioniq 5, un SUV compact au dessin reconnaissable au premier coup d'œil, a été la première de cette famille qui compte désormais plusieurs offres. Parmi les promesses faites par cette coréenne, on trouve un espace intérieur généreux, des autonomies supérieures à celles des concurrentes et, lorsqu'elle est frappée de la lettre N, la garantie d'une sportivité inédite pour une voiture électrique.

BATTERIE 73 KWH

De nombreux cas de cellules défectueuses ont été rapportés par des utilisateurs. Dans tous les cas, l'intervention a été prise en charge au titre de la garantie.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470 €
Plaquettes AV	330 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	1010 €
Amortisseurs AR	590 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	230 €

*73 kWh

DATES CLÉS

Lancement:
03-21
Restylage:
03-24

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Loin d'être anodins, les problèmes de la batterie de 73 kWh coûtent une étoile à la Ioniq 5. Soulignons toutefois que la marque joue le jeu et prend à sa charge, pour le moment, les réparations nécessaires.

HYUNDAI KONA (2017-2023)

À PARTIR DE
10 700 €
VOIR COTE P. 226

Avec ce petit SUV, Hyundai est sorti de la réserve esthétique qui caractérise habituellement ses modèles. Sur le plan technique, aussi, le Kona se distingue de ses concurrents en étant l'un des rares à proposer une transmission intégrale. Garanti, comme toutes les Hyundai, durant 5 ans sans limitation de kilométrage, il marque également son appartenance à la marque coréenne avec une offre mécanique plutôt restreinte à son lancement (1.0 T-GDi 120 et 1.6 T-GDi 177). Depuis, elle s'est largement développée avec les 1.6 CRDi 115 et 136, une variante 100 % électrique et, depuis 2019, une version hybride, ces deux dernières étant reprises de la Ioniq.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 T-GDi	120	7,2*

Notre avis : Un moteur particulièrement souple et agréable grâce à ses 120 ch. Il ne néglige pas pour autant de rester sobre, ce qui est appréciable lors des passages à la pompe.

1.6 T-GDi	177	6,1

Notre avis : Si l'agrément de conduite est élevé, la cavalerie dépasse parfois les capacités des roues motrices sur les versions 4x2.

DIESEL

1.6 CRDi	136	6,2*

Notre avis : Ce moteur diesel s'avère des plus nerveux. Il est disponible avec la transmission intégrale, fort appréciable lorsque l'on réside en montagne.

HYBRIDE

Hybride	141	5

Notre avis : Polyvalente et économique, cette variante est probablement la meilleure de la gamme Kona.

ÉLECTRIQUE

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
39 kWh	136	255*

Notre avis : Pour qui ne fait qu'épisodiquement de longs trajets, l'autonomie est tout à fait correcte. D'autant que les performances sont au rendez-vous.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
64 kWh	204	393*

Notre avis : Son imposante batterie, combinée à une efficience remarquable, lui assure une autonomie enviable, tandis que les performances sont également au rendez-vous.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Les tendeurs du 1.0 T-GDi 120 se relâchent dès 40 000 km. Soyez vigilant aux bruits métalliques en provenance du compartiment moteur.

BOITE DCT

Sur les versions full hybrid, quelques cas de casse très prématurée (parfois après seulement quelques centaines de kilomètres) ont été signalés.

CARROSSERIE

Certains Kona souffrent de soucis d'alignement des ouvrants, qui provoquent un manque d'étanchéité lors des lavages ou des difficultés à fermer correctement le coffre.

SONDE LAMBDA

Des séries défaillantes ont été relevées sur le 1.6 CRDi 136. Certains propriétaires ont dû la faire remplacer à 3 ou 4 reprises avant de régler le problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	450 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	250 €
Amortisseurs AV	880 €
Amortisseurs AR	830 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	370 €

*Electrique 64 kWh 204 ch

DATES CLÉS

Lancement:
07-17

Restylage:
09-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Rapporté au nombre de Kona circulant en Europe, celui des défaillances reste peu élevé. Toutefois, les plus courantes touchent des éléments majeurs, ce qui n'augure pas forcément que du bon sur la capacité à bien vieillir de ce SUV.

HYUNDAI TUCSON (2015-2021)

À PARTIR DE 7 600 €
VOIR COTE P. 226

Après une génération d'ix35, l'appellation Tucson fait son retour dans la gamme Hyundai dès la fin 2015, sur un modèle aujourd'hui remplacé. Clone technique du Kia Sportage, ce SUV compact arbore des lignes plus classiques, conformément à la ligne directrice qui était alors en vigueur chez le numéro 1 coréen. Si des variantes à hybridation légère ont intégré la gamme en fin de carrière, le Tucson 2 a surtout connu des moteurs loin d'être à la pointe de la technologie, aussi bien en essence qu'en Diesel. Mais sa réputation de robustesse et sa garantie de 5 ans, sans limitation de kilométrage, lui permettent d'être très demandé en occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.7 CRDi	115	6,4*
Notre avis : Ce moteur se fait trop entendre à bord, surtout au vu de ses capacités de relances limitées.		
1.6 CRDi	136	6,1*
Notre avis : Si son bilan fiabilité n'était pas aussi médiocre, ce moteur serait le bon choix de la gamme Tucson.		
2.0 CRDi	136	7,1*
Notre avis : Malgré un poids important, ce Tucson n'a pas à rougir de ses performances, mais il consomme un peu trop.		
1.7 CRDi	141	6,8*
Notre avis : Lente, la boîte DCT à double embrayage ne rend pas service à ce bloc, en le privant de toute réactivité.		

DOUBLE EMBRAYAGE
Uniquement disponible sur la boîte DCT, ce dispositif se révèle brutal et donne des à-coups lors des démarrages. Certains cas de remplacement avant 100 000 km ont été signalés.

FILTRE À PARTICULES
Il s'encrasse très rapidement sur le 2.0 CRDi 185 ch. les premiers signalements apparaissent dès 60 000 km.

CASSE MOTEUR
Plusieurs propriétaires de 1.6 CRDi 136, l'un des blocs les plus répandus, font état de casse dès 20 000 km.

HYBRID 48V
Les défauts de ce dispositif qui équipe les 1.6 CRDi sont de plus en plus fréquents. Les casses de moteur se multiplient, heureusement prises en charge par la garantie constructeur.

BOÎTE DE VITESSES
Les transmissions manuelles équipant les 1.6 et 1.7 CRDi connaissant parfois des soucis de synchro dès 80000 km.

EMBRAYAGE
Il est sujet, sur les variantes 1.6 essence 132 ch et CRDi, au patinage, ce qui peut entraîner logiquement une usure prématurée de l'embrayage dès 40 000 km.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	410€
Plaquettes AV	230€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	880€
Amortisseurs AR	510€
Embrayage	980€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1590€
2 Pneus	230€

*1.7 CRDi 115

DATES CLÉS
Lancement: 07-15
Séries spéciales: S Edition
Restylage: 03-18

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ☆ ☆ ☆

Il est rare qu'un modèle coréen flirte avec le fond du classement en matière de fiabilité. Le Tucson, ex-best seller de Hyundai, réussit cet "exploit". Un SUV à acheter avec beaucoup de prudence. Une note de seulement deux étoiles dans notre classement fiabilité !

JAGUAR E-PACE (2017-2025)

À PARTIR DE
19 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
P250	249	11,1*

Notre avis : Mollasson et glouton avec sa consommation supérieure à 11 litres, ce moteur 4 cylindres n'a vraiment aucun intérêt. Passez votre chemin !

DIESEL

D150	150	5,4

Notre avis : Bruyant et dépassé par le poids, ce bloc d'entrée de gamme fait, néanmoins, preuve de douceur.

D180	180	8,3

Notre avis : Le gain en performances n'est pas aussi important que pourrait le laisser penser les 30 ch supplémentaires. Et le bruit est toujours trop présent.

D240	240	8,5*

Notre avis : Vu le poids de l'engin, ce moteur est le seul diesel à offrir des performances acceptables.

Al'instar de ses concurrents allemands, Jaguar a entamé, avec l'E-Pace, sa descente en gamme. Premier modèle compact de la marque, il prend toutefois la forme d'un SUV plutôt que d'une berline. Techniquement, il puise allègrement dans la banque d'organes de ses cousins, les Land Rover Discovery Sport et Range Rover Evoque, et se prive donc de version essence capables de s'adresser au plus grand nombre. Mais son offre mécanique variée (flexfuel, diesel et hybride rechargeable) permet de satisfaire, en grande partie, la demande de notre marché. Simple traction ou à quatre roues motrices, l'E-Pace demeure toutefois un routier. En France, il a connu un succès honorable, d'où des valeurs soutenues en seconde main.

TURBO

Son endurance est mise à mal sur les D180, avec des remplacements nécessaires dès 100 000 km.

ELECTRONIQUE

Des soucis avec la clé mains-libres, non reconnue par l'auto et donc impossibilité de démarrer, et le système multimédia ont été signalés.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	380€
Plaquettes AR	310€
Amortisseurs AV	680€
Amortisseurs AR	620€
Embrayage	1760€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2020€
2 Pneus	380€

*D150

DATES CLÉS

Lancement: 07-17

Restylage: 10-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Le petit SUV Jaguar aura attendu que sa carrière soit bien entamée avant de dévoiler sa première défaillance majeure. Malheureusement, elle concerne l'une des motorisations les plus présentes sur notre marché.

JEEP AVENGER (2022-...)

À PARTIR DE
20 300 €
VOIR COTE P. 226

Si la Renegade semblait déjà, pour les plus fervents des amateurs de la marque américaine, étonnamment petite pour une Jeep, l'Avenger a encore plus enfoncé le clou, avec ses 4,08 m de long. Plus surprenant encore, elle n'a d'abord été commercialisée qu'en version 100 % életrique. Mais, face au manque d'engouement de la clientèle, des déclinaisons thermiques et hybride ont été ajouté à la gamme. Elle peut même se targuer d'être l'un des rares petits SUV à pouvoir recevoir 4 roues motrices. Si l'Avenger offre une variété aussi importante de versions, c'est parce qu'elle pioche allègrement dans la banque d'organes Stellantis (tout en évitant soigneusement d'y choisir le 1.2 PureTech à la fiabilité désastreuse).

PRINCIPAUX MOTEURS

HYBRIDE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 e-Hybrid	110	6,1

Notre avis : Peu gourmande, elle se révèle pourtant suffisamment nerveuse pour envisager les longs trajets sur voies rapides.

ÉLECTRIQUE

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Electric	156	330

Notre avis : Une version sans réel défaut, si ce n'est une autonomie un peu limitée sur autoroute. La souplesse de conduite est très appréciable en ville.

MOTEUR ÉLECTRIQUE

Différents soucis ont été signalés, depuis la coupure moteur jusqu'au blocage de la transmission, et donc des roues. Les mises à jour les font disparaitre, mais ils réapparaissent parfois.

VOYANTS

Le tableau de bord a souvent des airs de sapin de noël avec des alertes qui apparaissent et disparaissent souvent sans raison. Aucune solution pérenne ne semble avoir été trouvé à ce problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	510€
Plaquettes AV	350€
Plaquettes AR	310€
Amortisseurs AV	520€
Amortisseurs AR	310€
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	350€

*Electric

DATES CLÉS

Lancement:
12-22

Séries spéciales:
Black Edition / The North Face

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Aucun composant de cette mini-américaine ne souffre de défaillances majeures. Mais, à ce stade de sa carrière, l'Avenger aurait déjà dû recevoir des corrections pour les problèmes qui peuvent se montrer très perturbants au quotidien. Ce n'est malheureusement pas le cas.

KIA PICANTO (2017-...)

À PARTIR DE
3 800 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

MODÈLE CLONE

Hyundai i10

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0	67	5,9*
Notre avis : Sans surprise, cette variante est à réserver à un usage urbain. Mais elle y brille par sa vivacité et sa sobriété.		
1.2	84	6,5*
Notre avis : Relativement à l'aise hors des villes, elle n'est toutefois pas une routière. Parmi ses atouts, la possibilité d'avoir une "vraie" boîte automatique.		
1.0 T-GDi	100	6,1*
Notre avis : Si elle n'a rien d'une sportive, cette variante offre tout de même une polyvalence fort appréciable à la Picanto.		

Là où la plupart de leurs rivales joue la carte de l'espièglerie, les troisièmes générations de Picanto et d'i10 préfèrent celle du sérieux. Ainsi, extérieurement comme intérieurement, leurs lignes paraissent empruntées à des modèles de catégorie supérieure. Pour appuyer ce discours, les deux marques cousines jouent la carte de la garantie XXL : 7 ans/150 000 km pour la Kia et 5 ans sans limitation de kilométrage pour la Hyundai. Restylée en fin d'année 2020, soit trois ans après sa commercialisation, la Picanto a vu sa gamme se réduire à cette occasion. De son côté, l'i10 actuelle n'a, pour sa part, investi les concessions qu'au début de l'année 2020.

RIEN À SIGNALER

A ce jour, aucun souci récurrent n'a été répertorié sur ces coréennes. Une preuve supplémentaire de la fiabilité des modèles du groupe.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	460 €
Plaquettes AV	300 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	480 €
Embrayage	1270 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1330 €
2 Pneus	170 €

*1.0 67

DATES CLÉS

Lancement:
03-17

Séries spéciales:
Blue Edition et Launch Edition

Restylage:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Rouler en Picanto ou en i10, c'est avoir la quasi-certitude de ne devoir rendre visite à son concessionnaire que pour les opérations d'entretien. Même la qualité de la peinture, souvent décriée sur les coréennes, n'a ici fait l'objet de presque aucune remarque. Cette excellente fiabilité est une bonne chose, car les prix des pièces de rechange sont, et là aussi c'est une habitude de ces marques-soeurs, très élevés.

KIA RIO (2016-2023)

À PARTIR DE
4 300 €
VOIR COTE P. 226

Loin de la première génération, berline tricorps aux lignes maladroites, la Rio ne craint plus, désormais, de se frotter aux références européennes. Pour mieux parvenir à ses fins, elle va d'ailleurs jusqu'à présenter un dessin très inspiré par les allemandes. C'est moins sexy, mais cela permet sans doute de mieux faire passer le message de la marque : celui d'une qualité aussi parfaite que possible. D'ailleurs, la Rio ne craint pas d'enfoncer le clou avec sa garantie, cessible, de 7 ans/150 000 km. Un sacré atout pour les vendeurs comme pour les acheteurs. Ce n'est certes pas la plus désirable des citadines, mais elle séduira les automobilistes à la recherche d'un achat raison.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	84	6,7*

Notre avis : Un peu gourmande, cette variante n'est pas non plus très vaillante. A réserver à la ville.

1.0 T-GDi	100	6,1*

Notre avis : Seul bloc moderne disponible au lancement, c'est un moteur pétillant et bien moins assoiffé que le 1.4 qu'il remplace.

1.4	100	6,1

Notre avis : Ce bloc rugueux et gourmand n'intéressera que ceux qui n'imaginent pas acheter autre chose qu'une boîte automatique.

DIESEL

1.4 CRDi	90	5,4*

Notre avis : Assez peu performant au vu de sa puissance, l'unique Diesel proposé est, en revanche, très sobre.

EMBRAYAGE

Peu endurant, il est "collant" dès les premiers kilomètres et des remplacements ont été effectués dès 30 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN *

Disques AV	400 €
Plaquettes AV	280 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	740 €
Amortisseurs AR	360 €
Embrayage	880 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1370 €
2 Pneus	220 €

*1.2 84

DATES CLÉS

Lancement:
12-16

Restylage:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

La faiblesse des embrayages, c'est une "marque de fabrique" de Kia que plusieurs modèles récents du coréen ont tout de même réussi à éradiquer. L'actuelle Rio ne fait pas partie de ceux-ci, mais c'est bien là sa seule faiblesse. Le problème étant connu, le constructeur doit assumer une partie de la facture (50 % jusqu'à 3 ans/80 000 km).

KIA XCEED (2019-...)

À PARTIR DE
9 600 €
VOIR COTE P. 226

C'est l'une des promesses de Kia : à terme, la famille Ceed doit s'octroyer 1 % du marché français. Pour y parvenir, la berline, le break et le break de chasse ont reçu le renfort d'une version crossover. Développé sur la plateforme du break, l'XCeed peut proposer la mécanique hybride rechargeable de 141 ch. Pour le reste, la gamme se déroule exactement comme celles des autres Ceed, variante 100 ch du 1.0 T-GDi exceptée. Depuis 2020, les motorisations diesel reçoivent une hybride légère, basée sur un alternateur 48V, tandis qu'un léger restylage a été appliqué à la proue et à la poupe à la rentrée 2022. Malgré sa large gamme, la carrière de l'XCeed peine à décoller.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 T-GDi	120	5,4

Notre avis : Ce moteur constitue une honorable entrée de gamme. Ses performances suffisent au quotidien. Le hic ? Il n'est pas disponible avec la boîte DCT.

1.4 T-GDI	140	8*

Notre avis : Le principal atout de ce quatre cylindres est de donner accès aux finitions hautes et à la transmission DCT. Mais il est un peu trop assoiffé.

DIESEL

1.6 CRDi	136	6,2*

Notre avis : Un peu trop effacé, ce diesel s'apprécie davantage pour sa rondeur que pour ses performances, plutôt décevantes et sa consommation moyenne pas exceptionnelle.

HYBRIDE

Hybride	141	7

Notre avis : Sa modeste puissance ne lui assure pas des performances foudroyantes mais sa sobriété et son autonomie électrique (environ 40 km) sont fort appréciables.

L'ESPRIT MAISON

C'est une (bonne) habitude de la marque : la mise au point a été tellement soignée que l'on ne relève aucun défaut de jeunesse récurrent.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	300 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	670 €
Amortisseurs AR	610 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2140 €
2 Pneus	200 €

**Hybride Rechargeable*

DATES CLÉS

Lancement:
06-19

Restylage:
09-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Au risque de nous répéter, Kia est, sans nul doute, l'une des marques pour qui la fiabilité n'est pas un vain mot. Certes, l'XCeed reprend uniquement des éléments techniques déjà éprouvés, mais, même ainsi, la plupart de ses rivaux ne peuvent se targuer d'une absence aussi flagrante de défauts.

KIA STONIC (2017-...)

À PARTIR DE
6 000 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 T-GDI	100	5
Notre avis : Un très honorable moteur d'entrée de gamme, malheureusement uniquement disponible avec une boite manuelle.		
1.0 T-GDI	120	7,2*
Notre avis : Vif, ce trois cylindres se marie très bien avec la boîte manuelle à 6 rapports. Mais beaucoup moins avec la DCT, peu réactive et hésitante.		

Comme tous ses rivaux, Kia n'a pas manqué de compléter son offre de SUV avec un modèle citadin. Basé sur la Rio, le Stonic joue la carte du dynamisme avec des lignes sportives, une garde au sol peu importante et des réglages de châssis qui en font un plaisir à mener sur routes sinueuses. Mais ces choix entraînent un confort de suspension plutôt ferme. Techniquement, rien de révolutionnaire même si la version restylée, apparue à la rentrée 2020, passe toutes ses motorisations à la micro-hybridation. Comme toutes les Kia, il profite d'une garantie courant sur 7 années, dans la limite de 150 000 km, mais que la marque refuse souvent d'appliquer si l'entretien est effectué hors-réseau.

DISTRIBUTION

Sur le 1.0 T-GDI 120, la chaîne peut être bruyante après seulement quelques milliers de kilomètres. Elle doit être remplacée au titre de la garantie.

EMBRAYAGE

Il a du mal à encaisser le couple de la version 120 ch du 1.0 T-GDI. A la clé, broutements et défaillances de la butée, dès 15 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	490 €
Plaquettes AV	250 €
Plaquettes AR	280 €
Amortisseurs AV	580 €
Amortisseurs AR	560 €
Embrayage	870 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1300 €
2 Pneus	200 €

*1.0 T-GDi 120

DATES CLÉS

Lancement:
06-17

Séries spéciales:
Launch Edition, Collection

Restylage:
08-20

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Avec l'âge et les kilomètres, ce petit SUV commence à montrer quelques faiblesses. Rien de très grave et de potentiellement immobilisant, mais cela démontre une course à l'économie trop poussée sur certains éléments.

KIA NIRO (2022-...)

À PARTIR DE
19 100 €
VOIR COTE P. 226

Malgré son dessin sans charme, la première génération de Niro avait obtenu un succès commercial d'ampleur, allant même jusqu'à devenir, certaines années, la Kia la plus vendue dans notre pays. Le 2ème opus reprend les mêmes recettes que son prédécesseur, notamment en proposent 3 types de motorisations (hybride, hybride rechargeable et électrique), mais en les habillant avec plus d'élégance. Fabriqué en Corée du sud, la version électrique a toutefois été retirée du catalogue hexagonal en début d'année 2025, son origine la privant des aides à l'achat. Comme l'ensemble de la gamme Kia, le Niro est couvert par une garantie 7 ans/150 000 km. Un plus notable pour les acheteurs d'occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

HYBRIDE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Hybrid	141	5,6

Notre avis : Douce et sobre, cette mécanique ne délivre toutefois aucun agrément de conduite particulier.

ÉLECTRIQUE

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
EV	204	390

Notre avis : Sa puissance lui assure des performances de haut vol. Mais ses réglages de châssis le privent de tout dynamisme.

UNE AUTO TRÈS RASSURANTE

Les problèmes sont rarissimes et suffisamment isolés pour qu'aucune faiblesse récurrente ne puisse être relevée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	510 €
Plaquettes AV	290 €
Plaquettes AR	510 €
Amortisseurs AV	640 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2030 €
2 Pneus	290 €

Hybrid 141

DATES CLÉS

Lancement:
04-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Si Kia jouit d'une image de fiabilité presque parfaite, ce n'est pas pour rien. Comme le démontre le Niro 2, la mise au point de chaque modèle ne souffre (presque) jamais la moindre négligence.

KIA SPORTAGE (2016-2021)

À PARTIR DE
5 600 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.7 CRDi	115	4,6
Notre avis : Ce Diesel d'entrée de gamme manque clairement de carrure pour assurer performances et agrément à ce lourd SUV.		
1.6 CRDi MHEV	136	5,8
Notre avis : Aucune réelle amélioration, tant en matière de performances que de consommation, par rapport à la version sans hybridation légère. Et une fiabilité problématique.		
2.0 CRDi	136	4,8
Notre avis : Sa forte cylindrée lui assure une rondeur à tous les régimes, mais il le fait payer par un niveau sonore élevé.		
1.7 CRDi	141	4,9
Notre avis : La boîte à double embrayage, livrée de série, permet à ce bloc d'être réactif lorsqu'il faut reprendre.		

Le 4ème Sportage a préféré évoluer esthétiquement en douceur afin de ne pas perturber les fans de la précédente génération. Seule la face avant, plus massive, permet de le distinguer de son prédécesseur. Mécaniquement aussi, l'évolution a été mesurée puisque, lors de son lancement, il reprenait les moteurs, plutôt dépassés, du troisième opus. Depuis, les choses ont beaucoup bougé en matière de Diesel, avec l'apparition de l'hybridation légère sur toutes les mécaniques de ce type. Disponible en deux et quatre roues motrices, le Sportage 4 offre un comportement routier rassurant mais a préféré se focaliser sur l'habitabilité, notamment aux places arrière, et le confort, seulement mis à mal sur les versions dotées de jantes de 19".

INJECTION
Certains propriétaires de 1.7 CRDi se plaignent de ratés et de trous à l'accélération, le plus souvent dûs à une fuite sur un ou plusieurs injecteurs.

HYBRID 48V
Les CRDi de dernière génération cumulent les pannes immobilisantes liées à leur dispositif d'hybridation légère. Les changements de moteurs ne sont pas rares.

BOITE DE VITESSES MANUELLE
Plusieurs cas de tringlerie qui se rompent sur les 2.0 CRDi.

EMBRAYAGE
Le mécanisme installé sur le 1.7 CRDi semble sous-dimensionné et connait de multiples problèmes: joints défaillants, casse de ressort…

PLAQUETTES DE FREIN
Des cas d'usure avant 10000 km ont été signalés ! Le plus souvent, elles ne dépassent pas les 30 000 km.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN *

Disques AV	370 €
Plaquettes AV	250 €
Plaquettes AR	370 €
Amortisseurs AV	840 €
Amortisseurs AR	560 €
Embrayage	1240 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1930 €
2 Pneus	240 €

*1.7 CRDi 115

DATES CLÉS
Lancement: 11-16
Restylage: 05-18

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Bonne nouvelle : le Sportage ne dévore plus ses volants moteurs. En revanche, il a jeté son dévolu sur un nouveau consommable, les plaquettes de frein. De plus, des problèmes bien plus graves apparaissent au fil des mois, nécessitant de lourdes interventions sur certains moteurs et boîtes de vitesses. Surprenant de la part de Kia.

KIA SPORTAGE (2021-...)

À PARTIR DE
17 300 €
VOIR COTE P. 226

Super star de Kia, le Sportage fait régulièrement l'objet de mises à jour profondes afin de maintenir son succès commercial. Pour son 5ème opus, il évolue plus que jamais. D'abord avec un dessin original là où ses prédécesseurs jouaient plutôt la carte de la banalité. Ensuite avec une offre mécanique plus large que jamais. S'il n'a pas droit à une variante tout-électrique, il laisse néanmoins le choix entre essence, diesel, hybride et hybride rechargeable, l'ensemble développant de 136 à 265 ch. Comme toujours, des versions à transmission intégrale sont également disponibles et la garantie 7 ans / 150 000 km, un argument majeur du constructeur coréen, est de la partie.

MODÈLE CLONE
Hyundai Tucson

PRINCIPAUX MOTEURS

HYBRIDE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Hybride	230	7,1*

Notre avis : Souple, nerveux et sobre, ce couple, basé sur le 16 T-GDI , est sans doute la mécanique qui sied le mieux à ce coréen.

Hybride	265	7,4*

Notre avis : Avec presque 2 tonnes à vide, cette version perd en agilité et en dynamisme. Mais ses 4 roues motrices peuvent constituer un atout majeur pour certains.

1.6 CRDI MHEV
Le risque de casse du moteur, connu sur ce bloc, n'a visiblement toujours pas été éliminé, plusieurs blocs ayant déjà dû être changés.

ELECTRONIQUE
Les bugs en tout genre (GS, caméra de recul, alertes au tableau de bord...) se multiplient, imposant des passages en atelier pour une mise à jour.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	420€
Plaquettes AV	310€
Plaquettes AR	330€
Amortisseurs AV	430€
Amortisseurs AR	390€
Embrayage	sans
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2030€
2 Pneus	340€

Hybride 230 ch

DATES CLÉS
Lancement:
09-21
Séries spéciales:
30 Years

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Si les désordres électroniques agacent, ils sont malheureusement le lot commun de presque tous les modèles du marché. Les gros problèmes de la version à micro-hybridation du 1.6 CRDI sont, en revanche, beaucoup plus préoccupants.

KIA EV6 (2021-...)

À PARTIR DE
17 400 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
229	229	391*

Notre avis : Si cette Kia fait totalement l'impasse sur le plaisir de conduite, elle profite d'une autonomie qui évite que les longs trajets ne deviennent pénibles.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
325 4x4	325	385*

Notre avis : Dans cette configuration l'EV6 devient nerveuse, mais pas sportive. Le comportement est, grâce aux 4 roues motrices d'un équilibre impossible à prendre en défaut.

Si le constructeur coréen a fait figure de pionnier sur le marché de la voiture électrique, l'EV6 marque un tournant dans la stratégie zéro émission de la marque. Ce crossover, aux croisées de la berline, du break et du SUV, est, en effet, la première Kia spécifiquement électrique. A l'inverse de la plupart de ses concurrents, l'EV6 est une traction, mais nombre de déclinaisons sont dotées de deux moteurs, un à l'avant et l'autre à l'arrière, qui en font des quatre roues motrices. Autre titre de gloire de cette électrique, elle est devenue, lors de la sortie de sa version hautes-performances GT, la Kia la plus puissante jamais commercialisée (585 ch).

PEINTURE

Comme beaucoup de voitures coréennes, l'EV6 souffre d'une peinture recouverte d'une très (trop) fine couche de vernis. Les micro-rayures se multiplient donc.

RECHARGE

Le dispositif semble bien capricieux. Nombre de possesseurs d'EV6 doivent régulièrement composer avec des charges qui ne sont pas lancées ou se sont arrêtées après quelques minutes.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470€
Plaquettes AV	310€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	1010€
Amortisseurs AR	670€
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	440€

*229

DATES CLÉS

Lancement:
07/21

Restylage:
08/24

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Un début de carrière certes honorable, mais pas aussi bon qu'espéré pour ce fer de lance. Les difficultés liées au système de recharge du véhicule sont, en effet, sans doute les pires soucis possibles lorsque l'on roule en électrique.

MAZDA 2 (2014-2024)

À PARTIR DE
6 300 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5	90	6*
Notre avis : Un moteur très volontaire. Combiné au poids réduit de cette Mazda, cela donne une version à l'aise dans l'exercice des reprises.		
1.5	115	5,9*
Notre avis : Un peu paresseuse, cette variante n'est pas plus nerveuse que le 90 ch, sauf à monter dans les tours.		

Entièrement développée en interne, la troisième génération de Mazda 2 reprend les traits inaugurés par ses deux grandes sœurs, les 3 et 6. Elle abandonne donc les lignes sans charme des versions qui l'ont précédée pour un design dynamique reposant sur un long capot et une partie arrière tronquée. Cette citadine fait naturellement appel à la technologie SkyActiv, aussi bien pour ses moteurs essence que pour ses blocs Diesel très peu diffusés, mais sa gamme reste assez restreinte puisque comprenant, les meilleurs années, quatre variantes différentes. En Europe, la Mazda 2 n'est proposée qu'en version 5 portes, comme c'est désormais le cas de la plupart de ses rivales.

ELECTRONIQUE

Le système multimédia n'est pas à l'abri de bugs, mais leur fréquence est bien plus basse que chez la plupart des autres modèles du marché.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	260€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	610€
Amortisseurs AR	550€
Embrayage	910€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	930€
2 Pneus	170€

*1.5 SkyActiv-G 90

DATES CLÉS

Lancement:
11-14

Séries spéciales:
Exclusive Edition

Restylage:
07-19/01-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Le petit constructeur japonais reste fidèle à sa réputation de fiabilité en frôlant le sans-faute pour son modèle d'entrée de gamme. Si aucune version ne mérite que l'on se détourne d'elle, c'est l'essence de 90 ch qui se révèle être le meilleur compromis. C'est aussi celui le plus disponible en occasion.

MAZDA CX-3 (2015-2022)

À PARTIR DE
7 300 €
VOIR COTE P. 226

Longtemps absent du marché européen du SUV, si ce n'est avec une poignée de modèles inadaptés, Mazda a mis les bouchés doubles en quelques années. Après le CX-5, voici donc son petit frère, le CX-3. A l'instar de l'Opel Mokka, il prend place à cheval entre la catégorie des SUV citadins et celle des compacts. Développé sur la plateforme de la citadine 2, il propose néanmoins la transmission intégrale et des moteurs de forte cylindrée, notamment en essence où il n'a recours qu'à des 2.0. Son positionnement "bancal" et son rapport encombrement habitabilité défavorable l'empêche toutefois de connaitre un grand succès en France. De plus, l'arrivée du CX-30 a entrainé une baisse des cours.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0	120	6,8*

Notre avis : Sa forte cylindrée lui permet d'offrir un agrément supérieur à celui de ses rivaux, sans consommer davantage.

2.0	150	7,3*

Notre avis : Son intérêt ne réside pas dans ses 30 ch supplémentaires, mais dans la possibilité d'accéder à la transmission intégrale.

DIESEL

1.5	105	5,3*

Notre avis : Un peu mou à bas régime, ce Diesel reprend et accélère honorablement au-delà de 1 500 tr/mn, tout en restant très sobre.

CLIMATISATION

Défaillance du compresseur ou de l'évaporateur, fuite du circuit de répartition, rares sont les éléments constituant l'air conditionné à être épargné par les soucis.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	490€
Amortisseurs AR	380€
Embrayage	1090€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	990€
2 Pneus	370€

*2.0 SkyActiv-G 120

DATES CLÉS

Lancement:
04-15

Séries spéciales:
Exclusive Edition et Signature

Restylage:
03-18

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Comme la plupart des Mazda, le CX-3 affiche un excellent bilan fiabilité. Certes, les problèmes liés à la climatisation ne sont pas anodins car ils entraînent généralement des factures de plusieurs centaines d'euros. Mais le réseau Mazda ne rechigne généralement pas à les prendre en charge dans le cadre de la garantie pièces et main d'oeuvre de 3 ans/100 000 km.

MAZDA 6 (2013-2022)

À PARTIR DE
7 300 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.5	192	6,3

Notre avis : Avec sa puissance de 192 ch, ce bloc réussit le petit exploit de proposer un agrément et une souplesse quasiment dignes d'un 6 cylindres. Et il consomme seulement un peu plus de 6 l aux 100 km.

DIESEL

2.2	150	3,9

Notre avis : Disponible sur une très large plage de régimes, il ne donne jamais l'impression d'être à la peine.

2.2	175	4,5

Notre avis : Sa douceur est légèrement supérieure à celle du 150 ch, tout comme ses performances et sa consommation.

La troisième génération de cette berline familiale illustre bien la montée en gamme voulue par Mazda. La 6 se veut, en effet, plus imposante que la plupart de ses rivales. A bord, en revanche, les efforts ont été moins nombreux avec des matériaux et une présentation pas très valorisants. Au fil des millésimes et des restylages, de nettes améliorations seront toutefois apportées au mobilier. Sous le capot, cette Mazda n'a recours qu'à des moteurs SkyActiv, G en essence et D en Diesel, assez modestes mais qui suffisent à répondre à la plus grande partie de la demande. Une version 4x4 est même disponible, mais uniquement en combinaison avec la carrosserie break.

TURBO

Plusieurs cas de casses, à 50000 km pour les plus précoces, ont été relevés sur les Diesel, sans que Mazda ne soit en mesure d'en donner précisément la cause.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	600€
Amortisseurs AR	490€
Embrayage	1160€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1930€
2 Pneus	290€

*2.2 SkyActiv-D 150

DATES CLÉS

Lancement:
11-12

Restylage:
01-15/08-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

En digne Mazda, l'actuelle 6 présente un bilan proche de la perfection, même si certains propriétaires se plaindront d'avoir rencontré quelques soucis électroniques ou liés à la fixation de certains accessoires. Seul le turbo des 2.2 SkyActiv-D, le moteur le plus largement diffusé en France, avoue, de façon récurrente, une faiblesse.

MAZDA CX-30 (2019-...)

À PARTIR DE
10 900 €
VOIR COTE P. 226

Avec ses CX-3 et CX-5 à cheval sur deux catégories, Mazda peinait à imposer ses SUV en Europe. Changement de politique en 2019 avec l'arrivé d'un "véritable" rival des Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan. Un revirement qui méritait bien une nouvelle série d'appellation. Techniquement identique à la Mazda 3, le CX-30 s'en inspire également fortement en matière d'esthétique. Ses lignes de SUV coupé cachent également la planche de bord de la compacte et, plus intéressant, son moteur SkyActiv-X, annoncé comme mêlant les avantages de blocs essence et diesel. A la rentrée 2020, le CX-30 tire un trait, comme quasiment l'ensemble des modèles de la marque vendus en Europe, sur le diesel.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0	122	6,9*
Notre avis : Le mariage entre grosse cylindrée et micro-hybridation permet de donner un coup de fouet bienvenu lors des reprises.		
2.0	180	7,5*
Notre avis : Si la consommation, modérée, est conforme aux promesses faites par Mazda, le manque de couple à bas régime et de puissance à haut régime déçoit.		
2.0	186	6,1
Notre avis : Plus sophistiquée que le 180 ch, cette évolution se montre un peu plus nerveuse, mais aussi plus gourmande en ville.		

UNE MAZDA PUR JUS

Les modèles du constructeur d'Hiroshima bénéficient d'une image de fiabilité en béton armé. Dans le cas de ce SUV, elle est parfaitement justifiée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	450€
Plaquettes AR	170€
Amortisseurs AV	1050€
Amortisseurs AR	950€
Embrayage	1070€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1020€
2 Pneus	290€

**2.0 SkyActiv-X 180*

DATES CLÉS

Lancement:
05-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

La quasi-assurance de ne connaître aucun problème fait assurément partie des critères qui incitent à choisir une Mazda. Si, ces dernières années, toutes les créations de la marque n'ont pas été exemptes de reproches, le CX-30 est, pour sa part, digne de la bonne réputation de fiabilité de la marque nippone.

MAZDA CX-5 (2017-2025)

À PARTIR DE
8 100 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0	165	8,1*

Notre avis : Malgré sa puissance relativement élevée de 165 ch, ce moteur 2 litres n'est pas un foudre de guerre, mais sa sobriété est appréciable : à peine plus de 8 l aux 100 km.

2.5	194	7,6

Notre avis : L'agrément est presque digne d'un six-cylindres. Les consommations aussi.

DIESEL

2.2	150	6,5*

Notre avis : Il s'agit du bloc le plus répandu. Il peut être associé, indifféremment, avec la boîte auto. et les 4 roues motrices.

2.2	:175	6,8*

Notre avis : Plus que le gain de puissance, qui se ressent peu à la conduite, il a de l'intérêt car il permet l'accès au haut de gamme Sélection.

A l'inverse de la plupart de ses concurrents, qui changent en profondeur sans que cela se remarque immédiatement, le CX-5 2 reprend la majeure partie des éléments techniques de son prédécesseur mais les habille d'une carrosserie fort différente. On retrouve ainsi les moteurs SkyActiv, tant en essence (2.0 160/165 et 2.5 194) qu'en Diesel (2.2 150, 175 et 184 ch). Des moteurs qui ont, pour la plupart, évolué ou ont été remplacés sur les modèles les plus récents du constructeur, mais qui se distinguent par une fiabilité au dessus de la norme. Comme c'est la règle à ce niveau de gamme, le CX-5 est proposé en traction ou avec une transmission intégrale.

PEINTURE

Le vernis qui la recouvre est particulièrement fin. Le moindre frottement se traduit donc par des rayures.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	630€
Amortisseurs AR	600€
Embrayage	1400€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1080€
2 Pneus	340€

*2.2 SkyActiv-D 150

DATES CLÉS

Lancement:
03-17

Restylage:
06-20/09-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

C'est ce que l'on appelle faire carton plein. Les plaintes de propriétaires de CX-5 à propos d'un problème mécanique ou électronique sont tellement rares qu'il est impossible d'en tirer des statistiques de récurrence. Seul regret de ces heureux possesseurs : une peinture trop fragile pour supporter les aléas de la circulation.

MERCEDES CLASSE A (2012-2018)

Née petit monospace, la Classe A fait sa mue complète avec cette troisième génération, plus à même de concurrencer les Audi A3 et BMW Série 1. Mais, contrairement à ces dernières, la petite Mercedes arrive avec une gamme limitée à la seule carrosserie 5 portes. Dès 2013 apparaîtra toutefois la CLA, un coupé 4 portes qui sera rapidement épaulé par une déclinaison break de chasse : le Shooting Brake. A cette époque, ni Audi, ni BMW ne proposent ce type de déclinaisons. Mécaniquement, la Classe A 3 marque un tournant puisque ses versions d'entrée de gamme ont recours à des moteurs Renault, les 1.2 TCe et 1.5 dCi. Un choix qui fait alors hurler les puristes. Revus par les ingénieurs Mercedes, ils se révèlent toutefois ici bien plus fiables. L'offre moteur est très vaste, puisqu'elle s'étend de 90 à 381 ch. Mais pas d'hybridation, même légère, au programme.

TURBO

Des ruptures précoces sur le moteur 200, les premières intervenant dès 80 000 km. Le refroidissement serait en cause.

INJECTEURS

Ils s'encrassent très rapidement (à partir de 30000 km) sur les moteurs Diesel. Dès les premiers à-coups, il faut procéder à une séance de décrassage sur autoroute.

EMBRAYAGE

Tous moteurs confondus, on assiste parfois à des soucis liés au mécanisme d'articulation. Ils apparaissent généralement durant la période de garantie.

ELECTRONIQUE

Divers problèmes peuvent apparaître au fil des ans. Parmi les plus courants, on note les défaillances du thermomètre extérieur et celles du capteur de température du liquide de refroidissement.

CARROSSERIE

L'étanchéité est à revoir. C'est principalement par le coffre que l'eau parvient à entrer mais elle se diffuse alors sur l'ensemble du plancher, nécessitant le démontage complet de l'intérieur.

VERSION RESTYLÉE

HABITACLE

Les assemblages ne sont pas irréprochables : certains propriétaires signalent l'apparition de bruits de mobilier dès 50 000 km. Quant aux inserts des versions de base, ils sont vraiment peu valorisants.

À PARTIR DE
5 500 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Mercedes CLA

PRINCIPAUX MOTEURS

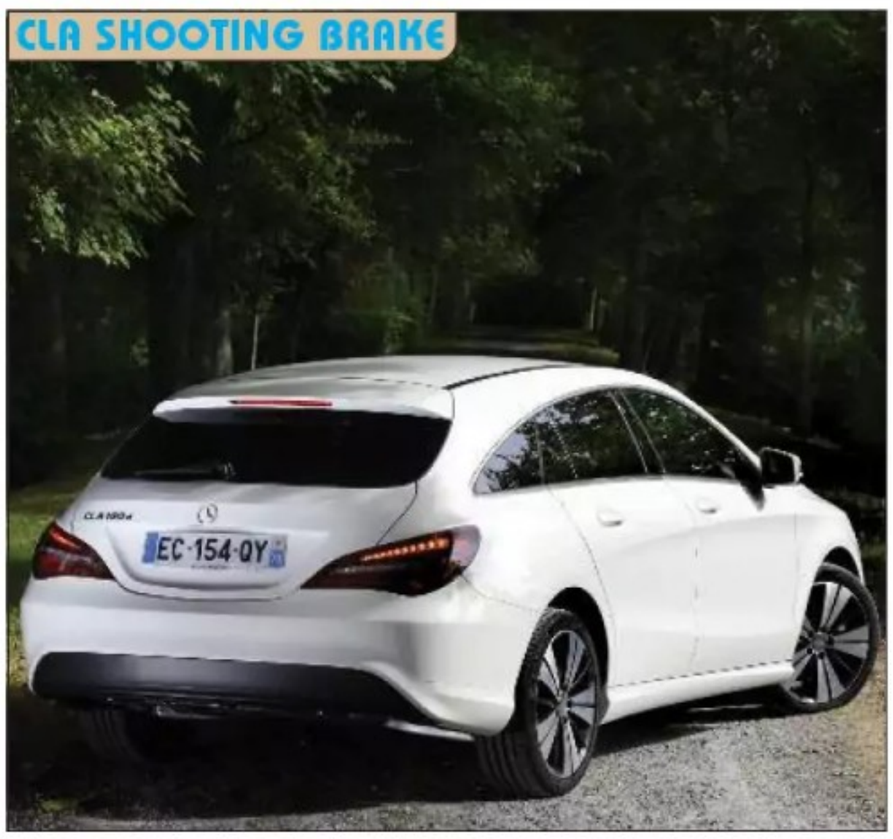
ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
180	122	5,6
Notre avis : Plus à l'aise dans les bas régimes que dans les hautes rotations. Un moteur "bourgeois" qui ne brille guère par ses performances.		
200	156	5,7*
Notre avis : Sur le papier, ce moteur semble dynamique. Mais sa boîte de vitesses, aux rapports très longs, le bride.		

DIESEL

180 CDI/d	109	5,4*
Notre avis : C'est le moteur le plus facile à trouver en seconde main et il suffit largement pour un usage "en bon père de famille".		
200 CDI/d	136	6,2*
Notre avis : Il s'agit de la variante à envisager si l'autoroute est votre quotidien. Et avec la boîte 7G-DCT, quel agrément !		

CLA SHOOTING BRAKE



CLA COUPÉ 4 PORTES

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	600 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	760 €
Amortisseurs AR	640 €
Embrayage	1220 €
Kit de distribution	960 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1470 €
2 Pneus	250 €

*200 d

DATES CLÉS

Lancement:
09-12

Restylage:
07-15

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Si quelques problèmes assez graves et/ou plutôt coûteux touchent ce troisième opus, leur fréquence reste assez faible, ce qui permet à cette Etoile d'obtenir une note honorable. Ils interrogent toutefois sur les économies réalisées au détriment du client, lui qui a déjà dû s'acquitter d'une facture d'achat rondelette.

MERCEDES CLASSE B (2011-2018)

À PARTIR DE
5 600 €
VOIR COTE P. 226

Mercedes fut, en 2005, la première marque premium à se lancer sur le marché des monospaces compacts. Six ans plus tard, cette deuxième génération est dévoilée. Dans la continuité de son aînée, elle met davantage l'accent sur le luxe et la technologie que sur les aspects pratiques. Principalement écoulée avec des moteurs Diesel, la Classe B 2 a également existé avec des blocs essence et en version 100 % électrique, mais dégoter cette dernière sur le marché de l'occasion a des airs de quête d'une aiguille dans une botte de foin. Autre particularité de ce modèle, les variantes à transmission intégrale. Mais, là encore, elles se font très rares en seconde main.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	180	122	5,9*
	Notre avis : Une honnête proposition à condition de ne pas être trop exigeant en matière de reprises.		
	200	156	7,2*
	Notre avis : Même en charge, cette version assure des reprises et des accélérations de bonne facture, sans consommer exagérément.		
DIESEL	180 CDI/d	109	5,6*
	Notre avis : En Diesel, pas besoin de viser haut pour obtenir un moteur volontaire : ce bloc d'origine Renault, très peu gourmand, suffit.		
	200 CDI/d	136	4,4
	Notre avis : Monospace et plaisir de conduite ne sont pas incompatibles, comme le prouve cette mécanique 100% Mercedes.		

VOLANT MOTEUR

Il est parfois victime d'usure précoce (dès 60 000 km) entraînant son remplacement voire celui de l'embrayage si le problème dure depuis plusieurs semaines.

BOÎTE DE VITESSES

Une poignée de transmissions manuelles ont dû être remplacées car elles se bloquaient ou, à l'inverse, les rapports "sautaient" dans certaines circonstances.

ELECTRONIQUE

Si de nombreux exemplaires sont concernés, peu sont touchés par les mêmes alertes. Parmi les plus récurrentes, l'allumage, sans raison, du voyant de prévention collision.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	910€
Amortisseurs AR	470€
Embrayage	1660€
Kit de distribution	1010€
Filtre à particules ou Catalyseur	1190€
2 Pneus	210€

*180 CDI/d

DATES CLÉS

Lancement:
11-11

Restylage:
09-14

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

En abandonnant la boîte CVT et le toit ouvrant à lamelles de la 1ère génération, la Classe B 2 s'est défait des deux principales sources d'ennui de sa devancière. Nous attendions tout de même de Mercedes une mise au point plus soignée des équipements électroniques. De plus, le peu d'endurance du volant moteur est assez difficile à digérer.

MERCEDES GLA (2013-2020)

À PARTIR DE
7 600 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
200	156	5,9

Notre avis : Cette appellation cache un moteur 1.6 Turbo qui dispose d'une puissance de 156 ch. Il met plus en avant la souplesse que les performances, et consomme peu : moins de 6 l aux 100 km.

250	211	8,5*

Notre avis : Ce bloc vigoureux permet de profiter du comportement routier dynamique.

DIESEL

200 CDI/d	136	6*

Notre avis : 100% Mercedes, ce bloc ne brille pas spécialement en reprises mais se révèle particulièrement souple.

220 CDI/d	170	4,6

Notre avis : Tonique, cette variante est un vrai plaisir à conduire même si elle se montre parfois un peu brusque.

En quittant les habits de monospace pour se faire berline compacte, la Classe A a donné naissance à une large famille. Parmi ses dérivés, on compte le GLA, premier SUV compact frappé de l'Etoile. Son gabarit inhabituel le fait toutefois plus passer pour une berline légèrement surélevée que pour un véritable baroudeur. Ce compromis lui permet, en revanche, d'afficher un comportement bien plus dynamique que ses rivaux même si la puissance transite par les roues avant, sauf sur les quelques versions 4Matic. De la Classe A, le GLA reprend la planche de bord. Si son design moderne fait sensation à l'époque, les matériaux quelconques déçoivent s'agissant de Mercedes.

PROJECTEURS
Les optiques au xénon sont victimes d'infiltrations d'humidité qui créent de la buée. Mercedes refuse de reconnaître le problème.

BOÎTE 7G-DCT
Elle peine à changer de rapports dès 50 000 km, voire se bloque totalement. Il faut alors la remplacer.

GPS
Il est victime de plusieurs soucis qui se règlent parfois grâce à une mise à jour mais nécessitent d'autres fois son remplacement.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	540 €
Plaquettes AV	210 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	1020 €
Amortisseurs AR	600 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1970 €
2 Pneus	300 €

*200 CDI/d

DATES CLÉS
Lancement: 11-13
Séries spéciales: Activity Edition
Restylage: 01-17

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Seul véritable problème immobilisant, les défaillances de la boîte à double embrayage se traduisent généralement par une facture de plusieurs milliers d'euros. Moins ennuyeux sur le moment mais rédhibitoires au contrôle technique, les infiltrations d'eau dans les phares au xénon entraînent également une note de plus de 1000 euros.

MERCEDES GLA (2020-...)

À PARTIR DE
19 000 €
VOIR COTE P. 226

DIESEL

MODÈLE CLONE

Mercedes EQA / GLB / EQB

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
200 d	150	5,8

Notre avis : Sans briller particulièrement, ce moteur d'entrée de gamme assure néanmoins très honnêtement son rôle.

Pilier de la gamme des compactes Mercedes, le SUV GLA a, dans la foulée de la berline Classe A, totalement été refondue. Encore plus dynamique, il sacrifie toujours les prestations familiales. Mais cela se justifie désormais par la présence du GLB, son grand frère dotée de 7 places et arborant des lignes plus cubiques. Depuis 2021, ce duo se dédouble en variantes 100 % électrique, les EQA et EQB, qui se distinguent des versions thermiques par leur face spécifique et les feux formant un bandeau sur le hayon. Comme souvent chez le constructeur à l'Etoile, la gamme est très étendue, allant du 200 d de 150 ch au 45 S AMG de 421 ch, en passant par l'hybride rechargeable 250 e, forte de 218 ch.

MISE AU POINT BÂCLÉE ?

Ce quatuor (GLA, EQA, GLB, EQB) est régulièrement rappelé par la marque : plus d'une dizaine d'opérations de rappels.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	810 €
Plaquettes AV	340 €
Plaquettes AR	340 €
Amortisseurs AV	630 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2240 €
2 Pneus	430 €

*200 d

DATES CLÉS

Lancement:
02/20

Restylage:
03-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Le nombre de pannes recensées demeure anecdotique, ce qui aurait dû valoir à ce SUV une note de 5 étoiles. Mais il est trop souvent rappelé pour que ce soit passer sous silence… et lui coûte une étoile.

MERCEDES CLASSE C (2013-2021)

À PARTIR DE
7 200 €
VOIR COTE P. 226

Le quatrième opus de la Classe C propose une gamme plus étendue que jamais. D'abord parce qu'elle se décline en quatre carrosseries : berline, break (tous deux interrompus en 2021), coupé et, pour la première fois, cabriolet. Ensuite parce que le nombre de ses motorisations est impressionnant. Depuis le début de sa carrière, ce ne sont pas moins d'une vingtaine de blocs qui ont pris place sous son capot. Plutôt classique, la familiale Mercedes a davantage mis l'accent sur la technologie depuis son restylage de 2018 en adoptant, notamment, un combiné d'instrumentations 100 % numérique. Malgré la concurrence du GLC, elle conserve de nombreux adeptes, en neuf comme en occasion. Ses cotes demeurent donc élevées.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
200	184	8,1*

Notre avis : Cette version de 184 ch se montre à l'aise sur tous les terrains : elle est suffisamment souple en ville, nerveuse sur route et consomme peu : autour de 8 l aux 100 km.

DIESEL

200 d	136	4

Notre avis : Vu la masse à déplacer (1 485 kg à vide), ce diesel d'entrée de gamme ne brille pas particulièrement. Il ne démérite pas non plus.

220 d	170	5,4*

Notre avis : Il se fait un peu trop entendre, mais son rapport performances/consommation est très bon.

ELECTRONIQUE

Comme souvent, le système multimédia possède son lot de bugs. Les plus courants concernent le refus de s'allumer ou des dysfonctionnements de la navigation.

KEYLESS-GO

Cette clé mains libres se déprogramme, obligeant alors à utiliser les serrures pour ouvrir/fermer l'auto et le Neiman pour démarrer.

INJECTEURS

Les défaillances se multiplient, dès 50 000 km, sur les modèles dotés du 2.1 Diesel. La facture va de 800 à 3 000 euros selon le nombre d'injecteurs à changer.

TURBO

Les signalements de défaillance de cet élément majeur se multiplient sur les versions 200 d. Les problèmes surviennent dès 75 000 km.

DIRECTION

La crémaillère peut prendre du jeu dès 50 000 km. Si celui-ci est trop important, il n'y a pas d'autres solutions que de remplacer cette pièce.

PNEUS

Les réglages du train avant entraînent souvent une usure autour de 20 000 km.

VERSION CABRIOLET

VERSION BREAK

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	630 €
Plaquettes AV	240 €
Plaquettes AR	170 €
Amortisseurs AV	640 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	1110 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1530 €
2 Pneus	250 €

*220 d

DATES CLÉS

Lancement:
12-13 (4p.)/07-14 (bk)/10-15 (coupé)/03-16 (cab.)

Restylage:
02-18 (4p. et bk)/03-18 (coupé et cab.)

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Contrairement à la génération qui l'a précédée, la Classe C type W205 et dérivés est arrivée sur le marché après une mise au point minutieuse, évitant les problèmes en série. Méfiance, toutefois, car, avec l'âge, les soucis semblent se multiplier, notamment sur les diesel les plus répandus et les fonctions électroniques.

MERCEDES GLC (2015-2022)

À PARTIR DE 16 600 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
220 d	170	7,3*

Notre avis : Ses performances le classent, à ce niveau de puissance, dans le haut du panier. Et il est l'un des plus sobres.

250 d	204	7*

Notre avis : Efficace et frugal, encore plus que le 220 d, ce cœur de gamme est le meilleur choix possible.

HYBRIDE

350 e	320	9,3*

Notre avis : Même hybride rechargeable, une telle écurie réclame de quoi s'abreuver. Feutrée, cette version ne joue pas la carte des performances.

Après l'échec commercial du GLK, Mercedes revient à des formes plus consensuelles pour le premier membre de la lignée GLC. Dans la foulée de son grand frère, le GLE, ce SUV familial verra une variante coupé, mais comptant toujours 5 portes, s'ajouter à la variante traditionnelle. A la traine en matière d'hybridation, avec une unique version hybride rechargeable présente au lancement, le GLC a corrigé le tir lors de son restylage, intervenu en 2019. Techniquement proche de la précédente Classe C, il va jusqu'à en reprendre la planche de bord. Il ne dispose donc pas de la double tablette numérique et devra même se contenter de compteurs analogiques jusqu'en 2019.

SYSTÈME DE DÉPOLLUTION

Sur le 220 d, le capteur de ce dispositif nécessite régulièrement une reprogrammation ou un remplacement.

AMORTISSEURS

Des claquements se font entendre au passage de fortes déformations. Mercedes accepte parfois de les prendre à sa charge.

BOITE 9G-TRONIC

Des soucis de calculateur mais également des blocages sur certains rapports ont été signalés. Dans le second cas, il faut la remplacer intégralement.

ELECTRONIQUE

Rares sont les équipements, de sécurité ou de confort, à ne pas être concernés par les bugs à un moment ou à un autre.

BATTERIE DE TRACTION

Les problèmes sont fréquents sur les 350 e. Le plus souvent, il s'agit de simples bugs qui disparaissent après un redémarrage. Mais parfois, de lourdes et longues interventions sont nécessaires.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	800 €
Plaquettes AV	340 €
Plaquettes AR	300 €
Amortisseurs AV	1250 €
Amortisseurs AR	620 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2090 €
2 Pneus	270 €

*250 d

DATES CLÉS

Lancement: 06-15 (5p.)/06-16 (coupé)

Restylage: 03-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Le GLC réussit "l'exploit" de se montrer moins fiable que la berline qui lui sert de base et qui a pourtant été commercialisée une année plus tôt. Les deux défauts supplémentaires de ce SUV touchent, en fait, deux éléments que n'utilise pas la Classe C, la boîte auto. à neuf rapports et les amortisseurs spécifiques.

MERCEDES GLC (2022-...)

À PARTIR DE
44 800 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
220 d	197	6,6

Notre avis : Si ce 4 cylindres manque de noblesse, il profite de son dispositif de micro-hybridation pour afficher un appétit limité.

Si, visuellement, le 2ème opus du GLC ne marque pas de révolution comparé à son prédécesseur, il évolue beaucoup plus notablement sur les plans techniques et technologiques. En ce qui concerne le premier point, on voit se développer l'offre de mécaniques à hybridation légère et hybride rechargeable. Concernant le second point, on retrouve nombre de raffinements à base de puces reprises des Classe E et Classe S, tels que les 4 roues directrices. Dès 2023, la version coupé, reconnaissable à son hayon très incliné, a réintégré la gamme. En 2025 est apparu un GLC électrique qui, hormis le nom, ne partage rien avec ce modèle.

SUR LA BONNE VOIE

Si quelques rappels ont été lancés depuis l'apparition du GLC 2, celui-ci ne souffre pas, jusqu'à présent, de problèmes récurrents.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	780€
Plaquettes AV	390€
Plaquettes AR	440€
Amortisseurs AV	1380€
Amortisseurs AR	680€
Embrayage	sans
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	2300€
2 Pneus	380€

*220 d

DATES CLÉS

Lancement:
07-22

Séries spéciales:
AMG Limited Edition

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Après les errements de la première génération, Mercedes a visiblement eu à cœur de faire de ce nouvel opus une référence en matière de fiabilité. Un objectif atteint, même les nombreuses fonctions électroniques ne posant pas de problèmes.

MERCEDES CLASSE E (2016-2023)

À PARTIR DE
18 600 €
VOIR COTE P. 226

Reine incontestée de la catégorie des grandes routières, cette Mercedes Classe E est la cinquième génération de sa lignée. Sa gamme est pléthorique, tant au niveau des motorisations (essence, Diesel et hybride, en 4, 6 et 8 cylindres) qu'en matière de carrosseries. Pas moins de cinq déclinaisons sont disponibles : berline et break bien sûr, mais également coupé, cabriolet et All Terrain. Ainsi, ce sont plusieurs centaines de versions disponibles au catalogue du constructeur grâce au jeu des différents niveaux de finitions. Restylée début 2020, la Classe E a perdu son traditionnel regard à quatre optiques pour un inédit inspiré de celui des Classe A et CLS.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
200	184	8,5*

Notre avis : Un moteur sans charme mais qui se montre suffisamment performant sous le capot de cette lourde berline, avec ses 184 ch, et pas trop gourmand lors des passages à la pompe.

63 AMG	571	9,1

Notre avis : On peut mesurer presque 5 m de long et afficher des performances de GT. Cette Classe E en fait la preuve.

DIESEL

200 d	150	4,2

Notre avis : Incapable de mouvoir correctement cette lourde berline, ce moteur n'a d'intérêt que par ses prix en occasion.

220 d	194	4,7

Notre avis : Un bloc volontaire bien servi, tant en matière de réactivité que de sobriété, par l'excellente boîte 9G-Tronic.

350d	258	7,5*

Notre avis : Avec ses 6 cylindres, ce moteur apporte un agrément sans concurrence. Un plaisir qui se paie par un appétit assez élevé.

ROULEMENTS

Leur usure prématurée (dès 50000 km) cause des tremblements, principalement dans la direction mais parfois ressentis dans tout l'habitacle.

SONDE NOX

Certains concurrents font moins bien mais, venant de Mercedes, des défaillances à 120 000 km sur le 220 d passent mal.

VERSION RESTYLÉE

VERSION BREAK

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	830 €
Plaquettes AV	320 €
Plaquettes AR	290 €
Amortisseurs AV	890 €
Amortisseurs AR	820 €
Embrayage	boite
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1870 €
2 Pneus	320 €

*220 d

DATES CLÉS

Lancement:
01-16 (4p.)/07-16 (bk)/12-16 (coupé)/01-17 (All-Terrain) /06-17 (cabrio.)

Restylage:
03-20 (4p., bk et AT) /05-20 (coupé et cab.)

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si notre note peut paraître sévère, c'est simplement parce qu'à ce niveau de tarif (plus de 20000 euros en occasion, plus de 50 000 euros en neuf), un acheteur est en droit d'attendre une perfection quasi-totale. Le problème de roulement qui affecte la Classe E, même s'il est le seul à être récurrent, l'empêche de prétendre à ce qualificatif.

MG 4 (2022-...)

À PARTIR DE
17 000 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Standard	170	280

Notre avis : Son autonomie est limitée pour les gros rouleurs. Pour les autres, les performances et les prix serrés suffiront à séduire.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
340		

Notre avis : La cavalerie supplémentaire permet d'affronter plus sereinement la charge. L'autonomie est dans la bonne moyenne.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Xpower 435		

Notre avis : Si ses accélérations de dragster sont décoiffantes, son comportement, plutôt agile, en fait un jouet des plus plaisants.

Après un démarrage commercial fulgurant, la compacte 100 % électrique de la marque anglo-chinoise a vu ses ventes s'écrouler en neuf lorsqu'elle a été privée du bonus écologique. En occasion, où la demande pour ce type de voiture reste encore assez faible, les prix sont abordables et facilement négociables. Reste à choisir, parmi la multitude de variantes disponibles, celle qui est la plus adapté à votre usage. Car de la version Standard, avec sa "petite" batterie de 51 kWh, à la méchante Xpower de 435 ch, il y'en a pour tous les goûts. Pour rassurer sur la qualité de ses voitures, MG les couvre par une garantie 7 ans/150 000 km cessible aux propriétaires successifs.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Les bugs sont nombreux et le réseau ne parvient pas toujours à les faire disparaitre. Au quotidien, nombre d'utilisateurs pointent son manque de réactivité.

SELLERIE

Certaines combinaisons intérieures se révèlent fragiles. Des cas de coutures qui lâchent ou de tissu qui se déchire ont été signalés dès 30 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	620 €
Plaquettes AV	240 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	520 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	310 €

*204 ch

DATES CLÉS

Lancement:
09-22

Restylage:
02-26

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Même si le nombre de MG 4 fortement kilométrées est encore trop faible pour tirer des conclusions définitives, les débuts de ce modèle sont des plus encourageants. On déplore tout de même un manque de soin dans la mise au point et la qualité de fabrication.

MINI HATCH (2014-2024)

À PARTIR DE
7 700 €
VOIR COTE P. 226

Depuis le rachat de Mini par le groupe BMW, la petite anglaise a totalement oublié ce qui lui restait de ses origines populaires. Génération après génération, elle ne cesse de proposer toujours plus de technologie, de chevaux et de luxe à bord. Ce troisième opus by BMW est le premier de cette lignée, née en 1959, à proposer une variante berline à portes arrière. Une déclinaison voulue plus pratique qui ne supplante pas, dans le cœur des fans, l'incontournable 3 portes. Lui aussi reconduit, le Cabrio est également une "invention" du propriétaire allemand, la première Mini n'ayant jamais été "découpée". Si l'offre débute toujours à 75 ch, elle grimpe jusqu'à 306 ch et comprend, autre première, une variante électrique.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Cooper	136	6,6*
Notre avis : Pas de besoin de plus pour profiter du châssis joueur. Le ratio performances/consommation est intéressant.		
Cooper S	192	7,2*
Notre avis : Véritablement sportif, ce 2.0 Turbo régale par ses accélérations. Son couple lui assure une souplesse enviable.		
John Cooper Works	231	6,6
Notre avis : Le châssis accrocheur, les performances démoniaques et la sonorité envoutante : tous les ingrédients de la GTI sont là.		

DIESEL

Cooper D	116	5,1*
Notre avis : Un peu sonore, ce trois cylindres Diesel est un juste milieu en les One D, un peu mou, et Cooper SD, très cher.		

BOÎTE MANUELLE
Sur les versions Cooper et Cooper S essence, elle couine, émet des bruits métalliques et, parfois, casse dès 50000 km.

FREINS
Les plaquettes de frein arrière sont très peu endurantes. Certains propriétaires ont dû les faire remplacer dès 15000 km.

TOIT OUVRANT
Il est sujet à deux faiblesses : celles de son moteur (1 200 à 2000 euros) ou carrément des casses du cadre (2 500 à 4 000 euros).

VERSION CABRIO

VERSION SE RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	340€
Plaquettes AR	350€
Amortisseurs AV	590€
Amortisseurs AR	440€
Embrayage	2770€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1290€
2 Pneus	240€

*Cooper

DATES CLÉS
Lancement:
01-14 (3p.)/07-14 (5p.)/12-15 (cabrio.)
Séries spéciales:
Blackfriars
Restylage:
02-18/04-21

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆
Rien de très sérieux ne peut être reproché à cette génération de Mini, hormis pour celles équipées du toit ouvrant. Une évolution conséquente après les déboires qu'ont connus les propriétaires des précédents opus. Le porte-monnaie peut toutefois est vite mis à mal par les besoins incessants de remplacer les plaquettes de frein arrière, d'autant que le réseau Mini est l'un des plus chers.

MINI COUNTRYMAN (2016-2023)

À PARTIR DE
6 900 €
VOIR COTE P. 226

Comme sa petite sœur, la Hatch, le deuxième opus du SUV Mini a bien grandi. Il repose, en effet, désormais sur la même plateforme que le BMW X1 et intègre donc la catégorie des SUV compacts. Techniquement, cette évolution lui permet également d'accéder à la technologie hybride rechargeable ainsi qu'à des moteurs plus puissants, jusqu'à 306 ch dans le cas de la sportive version John Cooper Works. Principalement proposé avec les deux roues avant motrices, le Countryman, qui a connu un restylage, dispose également de variantes à transmission intégrale, baptisées All4. Contrairement à son prédécesseur, il est uniquement commercialisé avec 5 portes.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 Turbo	136	6,6*
Notre avis : L'agrément de ce 3 cylindres et la vivacité du châssis font de cette version un excellent choix pour les amateurs de conduite.		
2.0 Turbo	192	7,9*
Notre avis : Ce "gros" bloc turbocompressé se distingue autant par sa nervosité, grâce une puissance confortable de 192 ch, que par sa douceur de fonctionnement. Gare à la consommation si vous avez le pied droit lourd !		
2.0 Turbo	231	6,6
Notre avis : Des performances convaincantes et un comportement au dessus de tout soupçon font de ce SUV l'un des plus sportifs du marché.		
2.0 Turbo	306	6,3
Notre avis : Le plus diabolique des Countryman est capable de laisser sur place bien des prétendues GT.		

DIESEL

2.0 D	150	6,1*
Notre avis : Sa sobriété et sa bonne volonté sont contrecarrées par une certaine rugosité.		
2.0 SD	190	6,5*
Notre avis : Sa cavalerie lui assure des reprises et accélérations éclair, tandis que sa boîte auto. à 8 rapports se charge de la douceur.		

PAS DE DÉFAUTS RÉCURRENTS

Faisant usage d'éléments techniques éprouvés sur des BMW, le deuxième opus du Countryman affiche un taux de panne très faible.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	750€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	670€
Amortisseurs AR	500€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1520€
2 Pneus	320€

*Cooper SE

DATES CLÉS

Lancement:
11-16
Restylage:
05-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Alors que la première génération s'avérait être une véritable bête à chagrin, l'actuel Countryman se distingue par un niveau de fiabilité au meilleur niveau. Des progrès qui ont également touché la qualité de finition à bord, laissant présager du meilleur quant à son vieillissement. Mais, comme toutes les Mini, il reste très cher en occasion.

NISSAN MICRA (2017-2023)

À PARTIR DE
6 200 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0	71	5,3
Notre avis : Creux mais peu porté sur le sans-plomb, ce moteur convient à un usage exclusivement urbain.		
0.9 IG-T	90	6,5*
Notre avis : Ce trois cylindres manque de souffle pour envisager sereinement des longs trajets réguliers.		
1.0 IG-T	100	6,3*
Notre avis : Remplaçant du 0.9 IG-T, ce moteur se distingue surtout par son niveau sonore en baisse notable.		

DIESEL

1.5 dCi	90	3,2
Notre avis : Avec ce bloc, la Micra fait preuve d'une parfaite polyvalence et, surtout, d'une étonnante sobriété.		

La cinquième génération de Micra profite à fond des échanges créés au sein de l'Alliance. Non seulement elle repose sur la plateforme de la Renault Clio 4 mais, de plus, elle est assemblée dans l'usine où l'était cette dernière, basée à Flins, dans les Yvelines. Cette seconde nippone made in France n'a toutefois pas rencontré le même succès que la Toyota Yaris, et ses prix en occasion s'en ressentent. Elle était pourtant parfaitement à la page avec ses moteurs essence trois cylindres, atmosphériques et turbocompressés, et son 1.5 dCi emprunté à Renault. Mais ses lignes tendues déroutent sans doute la clientèle habituelle de ce modèle, très largement féminine.

ANTI-COLLISION

De nombreux propriétaires ont connu des déclenchements intempestifs. Dans d'autres cas, il se déclenche puis se coupe alors que l'obstacle est toujours présent.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Les bugs sont nombreux et concernent autant la partie radio que la caméra de recul ou la navigation.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	610 €
Amortisseurs AR	560 €
Embrayage	1170 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1280 €
2 Pneus	190 €

*0.9 IG-T 90

DATES CLÉS

Lancement:
12-16

Séries spéciales:
Bose Personal Edition et Made in France

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Sans les défaillances de son anti-collision, qui peuvent avoir des conséquences en matière de sécurité, la Micra 5 aurait largement mérité ses 5 étoiles. En effet, tant les moteurs éprouvés que ceux qu'elle a étrenné se révèlent costauds. Il en est de même pour les éléments périphériques et la plupart des équipements électroniques.

NISSAN LEAF (2018-2024)

À PARTIR DE
9 600 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
150 ch	150	218

Notre avis : La douceur de fonctionnement est, naturellement, l'une des principales marques de fabrique de ce bloc. Mais ses performances sont loin d'être décevantes.

Malgré les liens étroits qui lient Nissan et Renault, cette compacte 100 % électrique ne partage rien avec la Zoe. Suffisamment habitable pour un usage familial, la Leaf n'est toutefois pas capable de parcourir d'aussi longues distances que sa cousine entre deux charges, le cycle mixte WLTP annonçant au mieux, pour la version 150 ch, 285 km. Mais pour les gros rouleurs, Nissan propose également une variante de 217 ch forte d'une batterie de 62 kWh et donc capable de parcourir 385 km avant "d'être à sec". Alors qu'elle a longtemps été la voiture électrique la plus vendue au monde, la Leaf est désormais concurrencée, en Europe, par des modèles locaux, tels que la VW ID.3. Sa cote d'amour, et ses cotes tout-court, sont donc en chute libre.

UN BILAN VIERGE

Jusqu'à présent, il est impossible de relever le moindre défaut récurrent sur ce modèle. La Leaf est donc un parfait exemple de fiabilité.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470 €
Plaquettes AV	240 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	880 €
Amortisseurs AR	790 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	250 €

*150 ch

DATES CLÉS

Lancement:
10-17

Restylage:
02-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Mécaniquement, les électriques sont largement au dessus de la mêlée lorsque l'on évoque la fiabilité. La Leaf 2 ne fait pas exception à la règle et se distingue même de certaines de ses rivales en ne connaissant aucun problème électronique, y compris sur les fonctions annexes, comme le système multimédia.

NISSAN QASHQAI (2014-2021)

Après le succès presque inattendu de la première génération, Nissan remet le couvert, en 2014, avec un Qashqai revu de fond en comble. La recette de base reste toutefois toujours la même avec un modèle censé séduire à la fois les amateurs de berline compacte et de SUV. Si la version 7 places, le Qashqai+2, n'est pas reconduite afin de laisser de la place au X-Trail, ce second opus ratisse large avec 4 motorisations dès son lancement, des versions à boîte automatique et des variantes à transmission intégrale. Associées à des tarifs compétitifs, ces multiples facettes lui permettent de rencontrer un succès immédiat malgré une concurrence bien plus fournie qu'à ses débuts. Au fil du temps, néanmoins, la réputation du Qashqai est entachée par divers manquements en matière de fiabilité, ce qui fait baisser sa cote d'amour, et donc ses cotes tout-court, en occasion.

TURBO

Des faiblesses chroniques affectent les références montées sur les 1.5 et 1.6 dCi, menant parfois à sa rupture dès 30 000 km.

DISTRIBUTION

Dès les premiers kilomètres, la chaîne du 1.6 DIG-T peut se montrer anormalement bruyante, contraignant parfois à son remplacement.

EMBRAYAGE

Sous-dimensionné sur les moteurs Diesel, il n'apprécie guère l'usage urbain intensif. Certains remplacements sont intervenus dès 15 000 km.

1.2 DIG-T

Sous ce sigle se cache le 1.2 TCe mis au point par Renault. Il est donc concerné par les problèmes d'étanchéité de ses cylindres qui conduisent à une forte consommation d'huile.

FILTRE À PARTICULES

Son endurance est sujette à caution avec de nombreux remplacements nécessaires avant 100 000 km, surtout sur le 1.5 dCi 110.

CARROSSERIE

Quelques imperfections, comme des logos qui se décollent, ont été signalés, mais rien de très grave. Certaines teintes se révèlent toutefois très sensibles aux rayures.

HABITACLE

Plastiques et tissus sont de piètre facture. Ils se griffent facilement et se déchirent parfois. En matière de finition, le Qashqai fait ce qu'il faut, mais pas plus, pour se trouver dans la moyenne de la catégorie.

À PARTIR DE
5 300 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 DIG-T	115	7,7*

Notre avis : Ce moteur manque de couple et se fait tirer l'oreille lors des reprises. Difficile d'envisager des longs trajets réguliers à son volant.

DIESEL

1.5 dCi	110	5,9*

Notre avis : A allure tranquille, ce bloc se montre agréable, mais la moindre accélération nécessite de descendre un, voire deux, rapport(s).

1.6 dCi	130	6,1*

Notre avis : Peu à l'aise en ville, à cause d'un manque de couple à bas régime, il offre un bilan honorable sur route et autoroute.

VERSION RESTYLÉE

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	750 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	760 €
Amortisseurs AR	550 €
Embrayage	1240 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1380 €
2 Pneus	250 €

*1.6 dCi 130

DATES CLÉS

Lancement:
12-13

Séries spéciales:
Black Edition et N-Vision

Restylage:
06-17

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ☆ ☆ ☆

Deux problèmes majeurs, la sur-consommation d'huile du 1.2 essence qui peut conduire à la casse moteur et les soucis de Turbo des 1.5 et 1.6 dCi, restent toujours très présents au passif du Qashqai. Par "chance", la chaîne de distribution du 1.6 DIG-T se fait très bruyante avant de possiblement rompre et entraîner la destruction du moteur.

NISSAN QASHQAI (2021-...)

À PARTIR DE
10 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3 Mild Hybrid	140	7,1*

Notre avis : La souplesse à bas régime n'est pas son fort et sa commande de boite "accroche" un peu. Mais son appétit est plutôt léger.

HYBRIDE

e-Power	190	6,8*

Notre avis : Si son moteur thermique se montrait un peu plus discret à froid, cette mécanique assurerait un sans-faute.

Après deux générations plutôt sages sur le plan technique, le troisième opus du SUV compact star de la marque nipponne décide de revoir profondément son offre. Tout d'abord, il tire un trait définitif sur le diesel, tandis que ses motorisations essence gagne un dispositif d'hybridation légère. C'est toutefois sa variante e-Power, une innovante full hybrid, qui marque le tournant le plus marquant. En parallèle, il fait de gros efforts en matière de présentation, ce qui n'était pas, loin s'en faut, superflu, et affiche toujours des tarifs raisonnables. Ainsi armé, le Qashqai poursuit sa brillante carrière et, ce, qu'il s'agisse du marché du neuf ou de celui de l'occasion.

DE GROS PROGRÈS

Loin des débuts souvent calamiteux des deux premières générations, la Qashqai 3 semble avoir profiter d'une mise au point soignée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	370€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	800€
Amortisseurs AR	580€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1380€
2 Pneus	350€

*e-Power

DATES CLÉS

Lancement:
04-21

Restylage:
06-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Les problèmes à répétition n'ont jamais empêché le Qashqai d'être un best-seller. Fiable, le troisième opus devrait donc, sans peine, faire aussi bien que ses prédécesseurs.

NISSAN JUKE (2019-...)

À PARTIR DE
10 800 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 DIG-T	114	7,2*

Notre avis : A cause de rapports de boîte exagérément longs, le trois-cylindres turbo manque totalement de caractère. Avec la boîte DCT optionnelle, il ne fait pas mieux.

Après le succès foudroyant de la première génération, le petit crossover Nissan a subi une refonte "à l'allemande". Comprenez par là que ses lignes ont peu évolué mais que, technologiquement, il ne partage rien avec son prédécesseur. Depuis le lancement, la gamme de motorisations, longtemps réduite au seul 1.0 DIG-T (117 puis 114 ch), est désormais complété d'une variante full hybrid, reprise de la Renault Clio. Sur le marché de l'occasion, le 3 cylindres est toutefois, pour le moment, le seul disponible en masse, surtout dans sa déclinaison de 114 ch, malheureusement un peu plus mollassonne. Profitez-en : ses cotes restent plutôt basses tandis que sa fiabilité est excellente.

IL FAIT OUBLIER LE 1ER

Alors que le Juke originel était une vraie bête à chagrin, notamment à cause des nombreuses pannes lourdes qui touchaient les dCi, 1.2 DIG-T et boite X-Tronic, l'actuel effectue un sans-faute côté fiabilité.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	230€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	400€
Amortisseurs AR	480€
Embrayage	1090€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1400€
2 Pneus	280€

*1.0 DIG-T 117

DATES CLÉS

Lancement:
09-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Après l'actuelle Micra, le Juke II montre que la mise au point des Nissan avant leur mise sur le marché est enfin prise au sérieux par les ingénieurs de la marque. Le fait que ce crossover ne reprenne que des éléments techniques déjà éprouvés n'est sans doute pas étranger à cette réussite.

OPEL CORSA (2014-2019)

À PARTIR DE
5 200 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4	90	6,9*

Notre avis : Privé de turbo, ce "gros" moteur manque de nerf. Les périples routiers sont donc à effectuer avec parcimonie.

1.4 Turbo	100	7,4*

Notre avis : Sur le papier, le turbocompresseur n'apporte pas grand-chose. Mais son aisance dans les hauts régimes lui permet d'être plus à l'aise hors des centres urbains.

Variante profondément restylée de la génération qui l'a précédée, la Corsa de type F a connu une carrière assez courte. Hormis le coup de jeune apporté par ses lignes profondément revues, elle s'est surtout attachée à corriger les défauts de la type D, sans forcément se doter de nombreuses nouveautés technologiques. Ainsi, ses moteurs essence, en dehors du 3 cylindres 1.0 Turbo, ne sont pas de prime jeunesse comme le prouve l'absence de suralimentation sur la plupart d'entre eux. En Diesel, ses 1.3 sont issus de la période où GM collaborait étroitement avec le groupe Fiat. C'est-à-dire il y a une vingtaine d'années. Malgré ses "archaïsmes", la Corsa a profité de ses tarifs abordables pour se bâtir une carrière enviable.

POMPE À EAU
Une partie des propriétaires a dû la remplacer dès 50 000 km (fuite). Un problème qui touche principalement les versions 1.4 Turbo 100.

EMBRAYAGE
Sur le 1.4 Turbo 100, sa durée de vie est souvent peu importante : les remplacements signalés aux alentours de 50 000 km sont légion.

STOP & START
Fonctionnement capricieux, sans solution pérenne pour le moment.

ELECTRONIQUE
Caméra de recul défectueuse et écran central qui s'éteint sans raison sont les soucis les plus fréquemment signalés.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	490 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	190 €
Amortisseurs AV	390 €
Amortisseurs AR	450 €
Embrayage	890 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	980 €
2 Pneus	230 €

*1.4 Turbo 100

DATES CLÉS
Lancement:
01-15
Séries spéciales:
Black Edition, Design Edition, Design 120 ans

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Une poignée de soucis électroniques et des défaillances coûteuses du 1.4 Turbo perturbent le bilan général de ce cinquième opus de la Corsa. Mais ils touchent des équipements ou des moteurs assez peu répandus sur le marché.

OPEL CORSA (2019-...)

À PARTIR DE
7 400 €
VOIR COTE P. 226

Première Opel totalement développée sous l'égide de PSA, qui, entre-temps, est devenu Stellantis, la Corsa type F est la jumelle technique de la Peugeot 208. Tous les moteurs, essence, diesel et électrique, sont communs à ces deux modèles. L'allemande se distingue par des lignes extérieures plus sobres, plus germaniques selon le constructeur, et une présentation intérieure plus classique. Comme le veut désormais le marché, la Corsa n'est disponible qu'en variante 5 portes. Elle reste produite dans la même usine que ses devancières, sise à Saragosse en Espagne. Moins sexy que sa cousine et pénalisée par l'image un peu "floue" d'Opel, la Corsa s'échange à vil prix en occasion.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	75	5,4
Notre avis : S'il est à l'aise en ville, ce moteur atmosphérique avoue vite ses limites au dehors.		
1.2 Turbo	100	6*
Notre avis : Le trois-cylindres Turbo d'origine française se distingue toujours par son agrément. Cette Corsa est suffisamment polyvalente pour envisager les longs trajets.		
1.2 Turbo	130	6,6*
Notre avis : Cette Corsa ne peut pas être qualifiée de sportive, mails elle est déjà très dynamique.		

ÉLECTRIQUE

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
e	136	337
Notre avis : Douceur de conduite et autonomie correcte signent la première version électrique de la Corsa.		

DEUTSCHE QUALITÄT

Si, à l'instar de sa cousine au Lion, la Corsa est, pour le moment exempte de défaillances, son cahier des charges "à l'allemande" lui permet d'être épargnée par les soucis de peinture et de finition.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	500€
Plaquettes AV	290€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	400€
Amortisseurs AR	210€
Embrayage	740€
Kit de distribution	1260€
Filtre à particules ou Catalyseur	1130€
2 Pneus	300€

*1.2 75

DATES CLÉS

Lancement:
07-19

Séries spéciales:
Colour Edition

Restylage:
05-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Aussi fiable, un peu mieux construite et moins chère, en neuf comme en occasion, la Corsa est assurément une meilleure affaire que la Peugeot 208. Mais à vouloir être trop "allemande", elle plonge dans un classicisme que d'aucuns pourraient prendre pour de l'ennui.

OPEL ASTRA (2015-2022)

À PARTIR DE
6 100 €
VOIR COTE P. 226

Qui se souvient que, à la fin du siècle dernier, l'Astra rivalisait avec la Volkswagen Golf pour la place de voiture la plus vendue en Europe ? Malgré ses qualités, la cinquième du nom n'est pas parvenue à remonter fortement dans le classement des ventes, preuve que les errements de l'ère General Motors ont été fortement préjudiciables à Opel. Dix huit mois avant la présentation de sa remplaçante, qui est désormais 100 % Stellantis, elle a totalement refondue sa gamme de motorisations. En à peine sept années de carrière, l'Astra 5 n'a toutefois proposé qu'une offre restreinte avec des blocs délivrant entre 95 et 200 ch, et seulement deux carrosseries : berline et break.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 Turbo	105	6,6*
Notre avis : D'une douceur fort appréciable en ville, ce trois cylindres ne craint pas d'affronter les longs trajets où il séduit par sa discrétion.		
1.4 Turbo	125	7,1*
Notre avis : Secondé par une boîte à 6 rapports, il se révèle encore plus docile que le 1.4. Et il accepte mieux de rouler chargé.		
1.4 Turbo	150	6,8*
Notre avis : Niveau reprises, il ne fait pas mieux que le 125 ch. Mais sur voies rapides, il se montre plus économe.		

DIESEL

1.6 CDTI	110	5,3*
Notre avis : Encore plus sobre que ses principaux rivaux, ce Diesel se révèle, de surcroît, plus nerveux.		
1.6 CDTi	136	5,8*
Notre avis : Un moteur tonique qui se montre toutefois un peu rugueux à bas régime. Idéal pour ceux qui font beaucoup d'autoroute.		

ELECTRONIQUE
Les bugs sont fréquents et concernent principalement le système multimédia.

1.4 TURBO
Cœur de gamme, ce bloc, qui a été remplacé en 2019 par un moteur inédit de même cylindrée, est assez fragile. Les rapports de casse sont nombreux.

DISTRIBUTION
Sur le 1.6 CDTI, principalement en 110 ch, la chaîne se montre bruyante après seulement quelques mois d'utilisation. Cela entraîne pas mal de remplacements précoces, dès 100 000 km.

VOLANT MOTEUR
Usure très rapide signalée sur de nombreux 1.6 CDTI, parfois dès 20 000 km. L'embrayage est à peine plus résistant: il est régulièrement remplacé dès 70 000 km.

PÉDALE D'EMBRAYAGE
Plusieurs possesseurs d'Astra ont noté son usure très rapide. Ceux qui parcourent le plus de ville le signalent dès 30000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	350€
Plaquettes AV	190€
Plaquettes AR	190€
Amortisseurs AV	700€
Amortisseurs AR	620€
Embrayage	790€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1560€
2 Pneus	230€

*1.6 CDTI 136

DATES CLÉS
Lancement:
06-15 (5p.)/11-15 (Sports Tourer
Séries spéciales:
Black Edition
Restylage:
07-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ☆ ☆ ☆

Au moment de choisir une Astra 5 d'occasion, il n'y a pas à hésiter: il faut opter pour un modèle récent, doté des moteurs de dernière génération, ou préférer l'une de ses rivales. En essence comme en diesel, les défaillances sont, en effet, trop courantes et trop graves sur les blocs les plus présents sur le marché.

OPEL ASTRA (2021-...)

À PARTIR DE
11 200 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 Turbo	110	5,4

Notre avis : Un moteur d'entrée de gamme aux performances suffisantes et à l'appétit raisonné. Mais, côté fiabilité, c'est la roulette russe.

DIESEL

1.5 Diesel	130	4,8

Notre avis : Cette variante ne rechigne pas lorsqu'elle est sollicitée, et sans jamais afficher un appétit démesuré.

Successeur de la lignée des Kadett, l'Astra a célébré son 30ème anniversaire avec l'apparition d'une 6ème et inédite génération. Inédite, car il s'agit de la première de cette grande famille qui doit tout à Peugeot. Cela lui permet de se décliner avec des motorisations essence et diesel mais aussi, pour la première fois et par ordre d'inscription au tarif, hybride rechargeable, électrique et hybride. En matière de propositions de carrosserie, cette Opel est revenue à plus de mesure en se contentant désormais de la berline 5 portes et du break. Ces efforts ne suffisent pas à améliorer l'image de cette compacte, dont les prix en occasion restent bas.

GÊNES FAMILIAUX N°1

Sous le patronyme 1.2 Turbo, l'Astra cache sous son capot le 1.2 PureTech PSA dont les problèmes de courroie de distribution n'ont rien d'un secret. A surveiller.

GÊNES FAMILIAUX N°2

Le 1.5 Diesel Opel est également connu sous le nom de BlueHDi. Là encore d'origine PSA, ces blocs souffrent d'un manque de fiabilité du dispositif AdBlue.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	420€
Plaquettes AV	380€
Plaquettes AR	300€
Amortisseurs AV	770€
Amortisseurs AR	680€
Embrayage	860€
Kit de distribution	1010€
Filtre à particules ou Catalyseur	1710€
2 Pneus	250€

*1.5 Diesel 130

DATES CLÉS

Lancement:
10-21 (5p.)
/ 02-22
(SportsTourer)

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Objectivement, aucun problème récurrent n'ayant été relevé pour le moment, cette Astra mériterait largement ses 5 étoiles. Mais l'épée de Damoclès qui surplombe la tête des possesseurs des versions 1.2 Turbo et 1.5 Diesel ne peut être ignorée.

OPEL ZAFIRA TOURER (2011-2019)

À PARTIR DE
4 700 €
VOIR COTE P. 226

Pour mieux illustrer la montée en gamme effectuée entre la deuxième et la troisième génération du Zafira, ce dernier se voit affublé d'un deuxième prénom : Tourer. Il le perdra d'ailleurs lors de son restylage. Dernier vrai monospace compact d'Opel, le Zafira Life étant, en réalité, un utilitaire maquillé en familiale, cet ultime opus se veut plus imposant, mieux équipé et plus puissant, avec des moteurs développant jusqu'à 200 ch, que jamais. Mais la prise en poids a été tout aussi conséquente et rares sont les blocs à l'aise sous le capot de ce mastodonte. Comme tous les monospaces compacts, il n'a plus la cote, dans les deux sens du terme, en occasion.

MODÈLE CLONE

Opel Zafira

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 Turbo	140	6,1

Notre avis : Si votre choix se porte vers vers une mécanique essence, ce moteur 1.4 turbo est le minimum acceptable pour obtenir des reprises décentes.Sa consommation est raisonnable.

DIESEL

2.0 CDTI	110	5,2

Notre avis : Son manque de couple le rend peu alerte sur route, à moins de rétrograder au moindre besoin en accélération.

2.0 CDTi	130	5,2

Notre avis : Puissance et couple restent insuffisants pour assurer des reprises correctes, surtout en charge.

1.6 CDTI	136	4,1

Notre avis : L'agrément de conduite est enfin au rendez-vous, mais les performances restent assez médiocres.

2.0 CDTI	165	5,3

Notre avis : Enfin des reprises et accélérations correctes ! Mais l'atout principal de ce bloc, c'est sa douceur de fonctionnement.

FINITION

Opel avait promis de gros progrès sur la qualité des assemblages du mobilier de bord. Mais vu le nombre de possesseurs se plaignant de bruits parasites, c'était visiblement un vœu pieux.

PEINTURE

Rarement évoquée sur les Opel, la fragilité de la peinture est pourtant une réalité sur ce Zafira, chaque gravillon se soldant par un éclat de peinture.

TURBO

Rarement cet élément ne s'était montré aussi fragile que sur le 1.6 CDTi. Pourtant, des cas de casse dès 2 000 km ont été répertoriés !

POMPE À EAU

De nombreux possesseurs de 1.4 Turbo 140 ch se plaignent de fuites. Dans le pire des cas, elles surviennent après seulement 20 000 km !

VOLANT MOTEUR

Sur les Diesel, plus coupleux et plus lourds, il déclare fréquemment forfait à partir de 30 000 km.

ELECTRONIQUE

S'ils ont été solutionnés sur les modèles produits à partir de 2016, les bugs des aides à la conduite et du système multimédia sont très présents sur les autres.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430€
Plaquettes AV	270€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	660€
Amortisseurs AR	380€
Embrayage	2780€
Kit de distribution	980€
Filtre à particules ou Catalyseur	12420€
2 Pneus	330€

*2.0 CDTi 165

DATES CLÉS

Lancement: 11-11

Restylage: 06-16

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si le bilan de cette troisième génération est loin d'être vierge, les problèmes rencontrés relèvent davantage du souci de qualité que du gros manque de fiabilité. Pour qui recherche une familiale à bon prix, c'est donc un modèle à ne pas oublier. Mais il faudra viser assez haut en terme de puissance pour obtenir des performances dignes de ce nom.

OPEL INSIGNIA (2017-2022)

À PARTIR DE
6 200 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 Turbo	165	7,5*

Notre avis : Malgré la masse conséquente de l'Insignia, ce "petit" moteur quatre cylindres remplit correctement son office, notamment grâce au bon étagement de la boîte de vitesses.

DIESEL

1.6 Diesel	136	6,7*

Notre avis : Moteur le plus répandu dans l'Hexagone, il ne peut guère faire de miracles dans cette lourde auto, y compris au chapitre consommation.

2.0 Diesel	170	6,6*

Notre avis : C'est sans doute la mécanique la plus convaincante de la gamme, mais elle gagnerait à être mieux insonorisée.

Dernier modèle de la marque au Blitz entièrement conçu sous l'ère General Motors, l'Insignia 2, qui prend les noms de Grand Sport en berline 5 portes, Sports Tourer en break et Country Tourer en crossover, a mené une carrière pour le moins discrète sur le marché du neuf. En contrepartie, cet insuccès lui assure des valeurs basses en occasion, en faisant une bonne affaire pour qui recherche une voiture spacieuse à conserver durant de longues années. La politique d'Opel France ne facilite d'ailleurs pas la construction d'une image auprès du public avec des variantes qui apparaissent et disparaissent après seulement quelques mois. Avant de laisser sa place à un modèle reprenant la base du Peugeot 5008, elle a profité d'un léger restylage en 2020.

TURBO
Sur le 1.6 CDTI 136, il semble fragile. Les cas de remplacement, y compris sur des véhicules assez peu kilométrés, se multiplient.

DISTRIBUTION
Quelques cas de rupture de la courroie du 2.0 Diesel 170 ont été rapportés. Mais les kilométrages des autos concernés étaient supérieurs à 140 000 km.

INJECTION
A-coups et phénomènes de broutage sont le quotidien de plusieurs 1.5 Turbo, en 140 comme en 165 ch. Le remplacement des injecteurs, en garantie, ne résout pas forcément le problème.

EMBRAYAGE
Des cas d'usures de l'émetteur et de la butée signalés dès 25 000 km sur le 1.6 Diesel 136.

GRAND SPORT RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	700€
Plaquettes AV	360€
Plaquettes AR	280€
Amortisseurs AV	590€
Amortisseurs AR	540€
Embrayage	1210€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1270€
2 Pneus	380€

*1.6 Diesel 136

DATES CLÉS
Lancement:
03-17 (Grand Sport et Sports Tourer)/07-17 (Country Tourer)
Restylage:
04-20

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Si les problèmes relevés sont assez peu nombreux, ils affectent le plus souvent des exemplaires peu kilométrés et conduisent généralement à l'immobilisation de la voiture. Difficile, dans ces conditions, de conseiller l'achat d'une Insignia de seconde main, sauf à choisir un 2.0 Diesel 170 peu kilométré et de s'en défaire avant 120 000 km.

OPEL MOKKA (2012-2019)

À PARTIR DE
5 100 €
VOIR COTE P. 226

Pour compléter sa gamme avec des SUV, Opel s'est, depuis le Frontera de 1991, tourné vers d'autres filiales de General Motors. Ainsi, le Mokka, flanqué d'un X depuis son restylage, est-il un Chevrolet, en l'occurrence le Trax, développé et fabriqué en Corée du sud par… Daewoo, autre membre de la galaxie GM. A mi-chemin entre les citadins et les compacts, il profite d'un équipement rarement vu chez les premiers : la transmission intégrale. Vendu au prix d'un "petit" mais presque aussi spacieux qu'un compact, le Mokka a rencontré un très grand succès en neuf. En occasion, la demande reste assez faible car sa réputation a été ternie par de nombreux problèmes en début de carrière.

MODÈLE CLONE
Opel Mokka X

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 Turbo	140	7,6*

Notre avis : Pénalisé par le poids relativement élevé du Mokka, ce moteur avoue un penchant pour le sans-plomb. Mais ses performances compensent.

DIESEL

1.7 CDTi	130	7,4*

Notre avis : Longtemps seule variante Diesel disponible, ce moteur, un peu rugueux, affiche une belle santé.

1.6 CDTi	136	,6,4*

Notre avis : Moins volontaire que le 1.7 de 130 ch, il est, en revanche, plus souple, plus discret et plus sobre.

BOÎTE MANUELLE
Sur les 1.7 CDTi, ses roulements se montrent fragiles. Dans la plupart des cas, il est procédé au remplacement complet de cet élément.

GPS
Il est incapable d'orienter le conducteur car il ne parvient plus à localiser l'auto.

REFROIDISSEMENT
C'est une pièce habituellement peu touchée par les problèmes, le vase d'expansion, qui avoue ici des faiblesses avec des remplacements dès 50 000 km.

TURBO
Habituellement, c'est sur les 1.7 CDTi que ce composant montre des faiblesses. Mais, sur le Mokka, le 1.6 CDTi est davantage touché par ses défaillances.

STOP & START
Il fonctionne de manière très irrégulière, entraînant des à-coups et une hausse de la consommation.

EMBRAYAGE
Ils sont nombreux à avoir dû être remplacés précocement (dès 20 000 km) non pas à cause de l'usure mais pour un défaut de butée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	870 €
Amortisseurs AR	720 €
Embrayage	1290 €
Kit de distribution	870 €
Filtre à particules ou Catalyseur	2260 €
2 Pneus	240 €

*1.7 CDTi 130

DATES CLÉS
Lancement:
09-12
Séries spéciales:
Color Edition
Restylage:
07-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

On retrouve sur ce SUV nombre des défauts des autres modèles Opel commercialisés durant la même période. Logique puisque plusieurs éléments mécaniques leur sont communs. Les problèmes de GPS et de Stop & Start sont, en revanche, bien plus fréquents ici que dans les autres autos de la marque. Un mauvais héritage coréen ?

OPEL MOKKA (2020-...)

À PARTIR DE
8 200 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 Turbo	130	7,1

Notre avis : Ultra-polyvalent, mais un peu bruyant, ce moteur fait preuve de dynamisme. Il se marie très bien avec la boîte auto. à 8 rapports optionnelle.

Pour séduire une clientèle qui trouve le Crossland trop classique, Opel dédouble son offre dans le segment des petits SUV avec une nouvelle génération du Mokka. Techniquement, ce modèle est un cousin très proche du Peugeot 2008, ce qui lui permet de proposer une variante 100 % électrique. Mais le gros des ventes, et de l'offre sur le marché de l'occasion, est toujours le fait des déclinaisons diesel et, surtout, essence. Avec son dessin sportif, ses teintes le plus souvent bicolores et son tableau de bord entièrement digital, le Mokka est un charmeur. Tout comme son grand frère, le Grandland, le Mokka est produit en France. Il partage les chaînes de l'usine de Poissy avec, notamment, le DS 3.

EN SURSIS ?

Pour le moment, cet Opel est épargné par les problèmes. Mais il y a peu de chance, qu'avec le temps, il échappe aux défaillances des moteurs PureTech (distribution) et BlueHDi (réservoir d'AdBlue).

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	610€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	540€
Amortisseurs AR	510€
Embrayage	970€
Kit de distribution	920€
Filtre à particules ou Catalyseur	1160€
2 Pneus	390€

*1.2 Turbo 130

DATES CLÉS

Lancement:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Attribuer une note autre que le maximum à ce deuxième opus du Mokka serait faire preuve d'un manque d'objectivité. On peut toutefois craindre, qu'à terme, ces 1.2 Turbo et 1.5 Diesel connaissent les mêmes problèmes que sous les capots de Citroën, DS Automobiles et Peugeot.

OPEL CROSSLAND X (2017-2024)

À PARTIR DE
5 000 €
VOIR COTE P. 226

Le Crossland X est le premier modèle de la marque allemande à être entièrement développé sur une base PSA, celle du Citroën C3 Aircross. Les designers ont toutefois bien œuvré, puisqu'aucune pièce visible n'est commune. Remplaçant indirect du minispace Meriva, il en reprend certaines astuces, telles que la banquette coulissante et le grand coffre. Mais, sous le capot, on ne trouve que des mécaniques françaises. Début 2021, le Crossland a été assez profondément restylé. Il adopte ainsi la nouvelle face avant de la marque, baptisée Vizor, et perd son X pour devenir Crossland "tout-court". Mécaniquement, en revanche, aucune évolution majeure n'est à noter.

MODÈLE CLONE

Opel Crossland

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	82	5,1
Notre avis : Un moteur d'entrée de gamme rugueux, anémique et couplé à une boite de vitesses désagréable. Bref, à oublier.		
1.2 Turbo	110	6,7*
Notre avis : Le turbo lui apporte de la polyvalence et, surtout, de l'agrément. Mais il n'a rien d'un foudre de guerre.		
1.2 Turbo	130	6,7*
Notre avis : A peine plus cher que le 110 ch, ce bloc mérite l'attention des adeptes des longs parcours.		

RÉSERVOIR ADBLUE

Les versions Diesel sont les BlueHDi du groupe. Elles n'échappent donc pas aux soucis de déformation du réservoir et de pannes de la pompe.

FEUX

Des problèmes d'étanchéité, entraînant la formation de buée à l'intérieur, ont été signalés.

EMBRAYAGE

Sur les versions Diesel et le 1.2 Turbo 130 ch, plusieurs propriétaires se plaignent de "broutements" sur le premier rapport, laissant craindre une usure accélérée.

ELECTRONIQUE

Les aides à la conduite et le système multimédia sont régulièrement victimes de bugs qui imposent une reprogrammation en concession.

DISTRIBUTION

Immergée, la courroie des 1.2 essence peut se désagréger et entrainer la casse du moteur. Un contrôle régulier est effectué en concession.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	310€
Plaquettes AV	280€
Plaquettes AR	180€
Amortisseurs AV	580€
Amortisseurs AR	400€
Embrayage	710€
Kit de distribution	950€
Filtre à particules ou Catalyseur	1580€
2 Pneus	210€

*1.2 Turbo 110

DATES CLÉS

Lancement: 03-17

Restylage: 03-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Sans surprise, les défaillances des 1.2 essence et 1.5/1.6 Diesel mis au point par les ingénieurs de l'ex-groupe PSA s'invitent sous le capot de ce petit Opel. Son indice de fiabilité bascule donc parmi les "tout juste moyens". La barre pourrait toutefois être redressée dans les prochains mois, le groupe développant des mesures de correction.

OPEL GRANDLAND X (2017-2024)

À PARTIR DE
14 200 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Opel Grandland

Après le Crossland X, Opel poursuit le développement de sa gamme de SUV reposant sur des bases PSA avec ce modèle compact, développé avant le rachat de la marque allemande par le groupe français. A mi-chemin entre l'originalité du Citroën C5 Aircross et l'agressivité du Peugeot 3008, les lignes se veulent plus classiques, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur. Les motorisations sont toutes issues de la banque d'organes tricolore. A ce titre, le Grandland X reçoit deux versions hybrides rechargeables de 225 et 300 ch. Dans la foulée du Crossland X, il a reçu, en 2021, la face avant Vizor et a délaissé son X. Il a également gagné une nouvelle planche de bord nommée Pure Panel.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 Turbo	130	5,2

Notre avis : Ce moteur trois cylindres turbo d'une puissance de 130 ch s'acquitte très honnêtement de sa mission grâce à son couple généreux à tous les régimes.

DIESEL

1.6 Diesel	120	4

Notre avis : Largement suffisant dans cette auto assez légère, il se distingue, de plus, par sa souplesse.

1.5 Diesel	130	6,1*

Notre avis : Ce moteur récent ne se distingue pas réellement du 1.6 qu'il remplace par des performances en hausse, mais par un agrément largement supérieur.

2.0 Diesel	177	4,8

Notre avis : Parfaitement secondé par la boîte auto. à 8 rapports, il est à l'aise sur tous les terrains grâce à sa large plage de disponibilité du couple.

HAYON
Sur les autos dotées de l'assistance électrique, il s'ouvre parfois sans intervention du conducteur, mais jamais en roulant.

ELECTRONIQUE
Les Grandland X et Grandland sont, comme beaucoup de modèles, sujets aux bugs. Ceux-ci sont généralement sans gravité et disparaissent souvent au redémarrage.

RÉSERVOIR ADBLUE
Déformation de ce contenant et problème de pompes sont assez fréquents sur les Diesel, principalement sur le 1.6.

PORTES AVANT
La matière composant l'accoudoir est d'une qualité indigne de la marque. Les premiers signes d'usure apparaissent entre 20 000 et 30 000 km.

DISTRIBUTION
Lors du passage en concession, les techniciens vérifient que la courroie des 1.2 ne se désagrège pas. Au besoin, ils la remplacent sous garantie.

BATTERIE
La référence installée en usine semble trop faible : de nombreux remplacements ont eu lieu après seulement quelques mois d'utilisation.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	450€
Plaquettes AV	360€
Plaquettes AR	280€
Amortisseurs AV	450€
Amortisseurs AR	370€
Embrayage	1170€
Kit de distribution	840€
Filtre à particules ou Catalyseur	1210€
2 Pneus	280€

*1.2 Turbo 130

DATES CLÉS
Lancement:
06-17
Séries spéciales:
Design Line, Design Line 120 ans, Design & Tech
Restylage:
06-21

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

Tout n'est pas bon à avoir intégré la galaxie Stellantis. Ainsi, le SUV compact de la marque au Blitz se voit touché par les défaillances mécaniques que connaissant déjà les modèles Citroën, DS Automobiles et Peugeot dotés des 1.2 PureTech et 1.5, 1.6 et 2.0 BlueHDi. Un bilan médiocre que contrebalançent les hybrides rechargeables, très fiables… pour le moment.

PEUGEOT 207 (2006-2014)

À PARTIR DE
2 800 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Peugeot 207+

Remplacer une légende n'est jamais chose aisée. Et c'est pourtant la mission qui a été confiée à la 207. Plus bourgeoise que la 206 qu'elle remplace, elle a malheureusement été affublée d'un design sans finesse et a pris pas mal d'embonpoint. En contrepartie, la qualité de présentation intérieure a fait un grand bond en avant et le temps qui défile montre que la 207 vieillit plutôt bien, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Privée du sigle GTi, la 207 n'offrira jamais mieux "que" 175 ch. A l'autre extrémité de la gamme, on débute à 75 ch en essence et 70 ch en Diesel. Comme la 206, la 207 propose quatre variantes : les berlines à 3 et 5 portes, un break et un coupé-cabriolet.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4	75	6,3
Notre avis : Un moteur à réserver au centre-ville.		
1.4 VTi	95	5,9
Notre avis : Cette variante est la première à pouvoir envisager de quitter les centres urbains, à condition de n'avoir aucune exigence en matière de reprises.		
1.6 VTi	120	6,1
Notre avis : A l'aise sur tous les terrains, ce moteur ne procure toutefois pas une once de dynamisme.		

DIESEL

1.4 HDi	70	4,3
Notre avis : Un rapport poids/puissance qui le cantonne à la ville. Un comble pour un Diesel ! Son seul atout, c'est sa sobriété.		
1.6 HDi	90	4,4
Notre avis : Suffisant pour les balades à rythme de sénateur.		
1.6 HDi	92	4,2
Notre avis : Il est à la fois plus fiable, plus nerveux et plus sobre que le 90 ch.		
1.6 HDi	110	4,4
Notre avis : Ses capacités routières se paient par un déficit d'agrément dû à un fonctionnement rugueux.		

PNEUS AVANT
Une poignée de 207 "mange" ses pneus en 20 000 km, sans qu'une géométrie ou un équilibrage ne mette un terme à cette gourmandise.

ABS/ESP
Gérées par le même module, ces deux fonctions fonctionnent parfois de façon erratique. Une programmation résout le plus souvent le souci mais il faut parfois remplacer le module.

TURBO
De nombreux cas de rupture ont été signalés sur les 1.6 HDi, surtout en 110 ch, sur des autos ayant parfois à peine atteint les 60 000 km.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION
Sur les 1.6 THP produits avant 2012, elle casse régulièrement. Généralement, le moteur est touché et il faut le remplacer totalement.

CULASSE
Des déformations signalées sur les 1.4 essence. Si le problème (surchauffe) est traité très rapidement, un changement du joint de culasse suffit parfois.

EMBRAYAGE
Insuffisamment recalibré pour encaisser les kilos supplémentaires de la 207, il n'est pas rare qu'il peine à dépasser les 40 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	250€
Plaquettes AV	100€
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	320€
Amortisseurs AR	230€
Embrayage	700€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1080€
2 Pneus	210€

*1.4 VTi 95

DATES CLÉS
Lancement:
03-06 (3 et 5p.)/01-17 (CC)/07-07 (SW)
Séries spéciales:
Envy, Série 64 et Urban Move
Restylage:
07-09

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆
Au moment d'opter pour une 207 d'occasion, le choix du moteur est crucial. Oubliez les 1.4 (hors VTi), 1.6 THP 150 et 1.6 HDi 110. Si vous cherchez un petit prix, mieux vaut un 1.6 VTi 120, un peu gourmand mais costaud, ou un 1.6 HDi 90. Sinon, orientez-vous vers des modèles plus récents à l'agrément et, surtout, à la résistance améliorés.

PEUGEOT 208 (2012-2019)

À PARTIR DE 3 200 €

VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 VTi/ PureTech	82	6,4*
Notre avis : Dommage qu'il manque de couple.		
1.2 PureTech	110	6,8*
Notre avis : L'ajout du turbo transfigure ce petit 3 cylindres.		

DIESEL

1.4 HDi	68	3,8
Notre avis : N'attendez pas de miracles de ce moteur : sa principale (unique ?) qualité, c'est son faible appétit.		
1.6 e-HDi	92	4,8*
Notre avis : Pour qui recherche une 208 Diesel premier prix, cette version est un bien meilleur choix que le 1.4.		

Essence ou Diesel, 3 ou 5 portes… le marché de l'occasion regorge tellement de 208 de première génération qu'il est impossible de ne pas trouver chaussure à son pied. Seule quelques versions spécifiques, telles que la luxueuse XY, se font rares dans les annonces. Autre avantage de cette prolifération, une concurrence terrible entre les vendeurs, qu'ils soient professionnels ou particuliers, qui agit positivement sur les prix. Même si la finition intérieure est loin des références de la catégorie, la 208 est bien construite, ce qui lui assure un vieillissement modéré, même pour les modèles les plus fortement kilométrés. Meilleur, en tout cas, que celui de son ennemie jurée, la Renault Clio 4.

FEUX ARRIÈRE

Sur les modèles non restylés, (avant février 2015), les led "claquent" assez facilement. Le problème, c'est qu'il faut alors entièrement remplacer le feu concerné.

CONSOMMATION D'HUILE

Parfois assez importante sur les VTi/PureTech, tant 1.0 que 1.2. Un contrôle régulier s'impose car cet appétit peut provenir d'une désagrégation de la courroie de distribution.

DISPOSITIF ADBLUE

Ne sont concernées que les variantes BlueHDi. Mais les pannes sont coûteuses (1 000 euros mini.) car il faut généralement remplacer le réservoir d'AdBlue.

SYSTÈME MULTIMÉDIA

Rares sont les 208 à être épargnées par les bugs. La plupart se résolvent d'eux-mêmes, souvent en redémarrant, mais certains nécessitent d'être mis à jour en concession.

BOITE DE VITESSES

Quelques transmissions à 5 rapports présentent des difficultés à passer les vitesses. Une poignée d'entre elles ont dû être remplacées.

EMBRAYAGE

Quel que soit le moteur, l'endurance n'est pas son point fort. En cas d'usage urbain intense, il faut parfois le remplacer dès 50 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	150€
Amortisseurs AV	340€
Amortisseurs AR	350€
Embrayage	620€
Kit de distribution	610€
Filtre à particules ou Catalyseur	700€
2 Pneus	200€

*1.2 PureTech 82

DATES CLÉS

Lancement: 03-12

Séries spéciales: Envy, Street et Style

Restylage: 05-15

ANALYSE FIABILITÉ

★★☆☆☆

Essence et Diesel sont ici renvoyés dos à dos avec des soucis majeurs sur des blocs largement répandus (3 cylindres 1.2 et moteur Diesel dotés du système de dépollution SCR). De plus, les éléments annexes (embrayage, système multimédia…) ne sont pas non plus épargnés. La vigilance est donc de mise avant l'achat.

PEUGEOT 208 (2019-...)

À PARTIR DE
6 700 €
VOIR COTE P. 226

Dans la lignée de la première génération, la 208 II affiche un dessin extérieur typé qui n'est pas sans rappeler, par certains détails, celui de la plus glorieuse de ses ancêtres, la 205. Le choc esthétique est encore plus spectaculaire à bord, avec un i-Cockpit revu sur les versions haut de gamme avec l'intégration d'un combiné d'instrumentations en 3D. Cette 208 se veut toutefois moins sportive que sa devancière puisqu'elle n'est plus disponible qu'en 5 portes et que sa version la plus puissante, l'électrique, ne développe "que" 136 ch. Sous le capot, on retrouve également deux vieilles connaissances : le 1.2 PureTech, ici décliné en 75, 100 et 130 ch, et le 1.5 BlueHDi, proposé en 100 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	100	5,9*

Notre avis : Peu gourmand et suffisamment tonique pour être à l'aise sur tous les terrains, ce trois cylindres turbo est le meilleur compromis de la gamme.

1.2 PureTech	130	7*

Notre avis : Ses performances n'éblouissent pas pour un bloc de cette puissance, mais la souplesse, tant celle du moteur que celle de la boîte EAT8, imposée, épate.

DIESEL

1.5 BlueHDi	100	5*

Notre avis : Silencieux et doux, ce diesel séduira les amateurs du genre. Mais les petits rouleurs (moins de 25000 km/an) ne l'amortiront jamais.

ÉLECTRIQUE

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
e-208	136	267*

Notre avis : Face à sa grande rivale, la Renault Zoe, cette 208 électrique pêche par une autonomie limitée. Mais ses performances et sa vivacité sont un cran au-dessus.

COURROIE DE DISTRIBUTION

Avec les années et les kilomètres, la 208 connait, dès 40 000 km, les mêmes soucis que les autres modèles dotés du 1.2 PureTech.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	570€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	390€
Amortisseurs AR	350€
Embrayage	660€
Kit de distribution	710€
Filtre à particules ou Catalyseur	1140€
2 Pneus	300€

*1.2 PureTech 100 ch

DATES CLÉS

Lancement:
06-19

Séries spéciales:
Like, Style, Envy

Restylage:
02-24

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

A l'instar de sa meilleure ennemie, la Renault Clio, cette 208 a visiblement davantage soigné sa mise au point que sa devancière. Une tâche facilitée par la réutilisation de la plupart des éléments mécaniques, motorisation électrique exceptée. Mais les premiers signes inquiétants apparaissent sur le 1.2 PureTech.

PEUGEOT 308 (2007-2013)

À PARTIR DE 3 800 €

VOIR COTE P. 226

Pour tenter de faire oublier la 307 et sa fiabilité désastreuse, Peugeot met les bouchées doubles avec une 308 au style plus travaillé et des assemblages intérieurs en gros progrès. Malheureusement, en reprenant la plupart des moteurs de sa devancière, la nouvelle venue hérite également de certains de ses soucis. Commercialisée, dans un premier temps, en 3 et 5 portes, la 308 se déclinera rapidement en break SW puis en coupé-cabriolet CC. Elle sera aussi l'instigatrice du retour du label GTi au sein de la gamme au Lion même si, avec "seulement" 200 ch, cette variante décevra les amateurs du genre. Les 308 pullulent en occasion, ce qui la rend très accessible.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 VTi	120	6,7

Notre avis : Peu nerveux, ce moteur séduira les anti-Diesel par son agrément de conduite et sa rondeur. Moins par sa consommation d'essence.

DIESEL

1.6 HDi	90	4,5

Notre avis : Sa soif modérée est un excellent argument.

1.6 HDi	110	4,5

Notre avis : Disponible dès les plus bas régimes et volontaire.

1.6 HDi	112	4,5

Notre avis : Performant et souple, l'un des meilleurs choix de la gamme.

2.0 HDi	136	5,3

Notre avis : Le conducteur est choyé avec ce moteur performant, disponible et agréable. Seul ombre, la désagréable commande de boîte.

TURBO

Les 1.6 HDi, surtout les 110 ch, connaissent de fréquentes faiblesses de cet élément qui surviennent dès 40 000 km.

CEINTURES DE SÉCURITÉ

De nombreux propriétaires ont dû en remplacer au moins une, souvent celle du conducteur, suite à des blocages du mécanisme empêchant de la mettre.

DISTRIBUTION

Le tendeur du 1.6 THP est de mauvaise qualité, laissant la chaîne prendre du jeu jusqu'à la rupture, entraînant la casse du moteur.

VOLANT MOTEUR

Des cas d'usure signalés dès 40 000 km. Son remplacement implique celui de l'embrayage, forcément impacté.

ELECTRONIQUE

La mise au point de ces fonctions a visiblement été bâclée : toutes, ou presque, présentent des risques de défauts à un moment ou à un autre.

CATALYSEUR

Sur les moteurs essence, des cas d'encrassement sont répertoriés. Des pertes de puissance sont les premiers signes.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	280 €
Plaquettes AV	170 €
Plaquettes AR	160 €
Amortisseurs AV	380 €
Amortisseurs AR	410 €
Embrayage	760 €
Kit de distribution	830 €
Filtre à particules ou Catalyseur	870 €
2 Pneus	250 €

*1.6 HDi 110

DATES CLÉS

Lancement: 07-07 (3 et 5p.)/05-08 (SW)/03-09 (CC)

Séries spéciales: Navteq et Style

Restylage: 04-11

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ☆ ☆ ☆

Si les progrès par rapport à la 307 sont indéniables, ils sont toutefois insuffisants pour faire de la première 308 un modèle très recommandable. D'autant que l'augmentation du nombre de fonctions électroniques a ajouté de nouveaux problèmes. Les meilleurs choix s'avèrent donc être les essence atmosphériques ou, à l'opposé, les 2.0 Diesel.

PEUGEOT 308 (2013-2021)

Avec l'arrivée de la 208, Peugeot a décidé de réamorcer un virage vers le dynamisme, aussi bien visuel qu'à la conduite. La deuxième génération de cette berline compacte poursuit donc sur cette lignée avec un style plus incisif, notamment marqué par une ligne plus basse, un châssis plus vif et le i-Cockpit. Même si la gamme est plus limitée que par le passé, puisque les versions 3 portes et coupé-cabriolet n'ont pas été reconduites, le succès est immédiatement au rendez-vous, tant pour la berline 5 portes que pour le break SW, qui parvient à concilier esthétisme et volume de chargement. Commercialisée avec des moteurs datés, dont les 1.6 THP et 1.6 HDi, la 308 adoptera rapidement les nouveaux blocs PureTech turbocompressés et les BlueHDi, ce qui renforcera son attrait. Au sommet de la gamme, la GTi surpasse sa devancière avec ses 270 ch.

1.2 VTI/E-THP/ PURETECH

Peugeot a organisé un rappel destiné à vérifier le bon état de la courroie de distribution. Les autos entretenues hors-réseau n'ont pas systématiquement été contrôlées et modifiées.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Elle devient parfois bruyante au fil du temps sur les 1.6 THP, mais aucun cas de casse n'a été recensé.

EMBRAYAGE

Une défaillance de la butée, qui concerne presque exclusivement des HDi, conduit à son remplacement avant 80 000 km.

CLIMATISATION

Des manques d'efficacité, voire des pannes totales, ont été signalées par quelques propriétaires.

RÉSERVOIR ADBLUE

Les versions BlueHDi sont touchées par les soucis bien connus de ce dispositif : déformation du réservoir et pannes de la pompe.

CARROSSERIE

La 308 présente bien mais le manque de protections de certaines parties non-visibles pourrait poser problème au fil des années.

HABITACLE

Les assemblages et la finition sont de qualité. Mais certains matériaux déçoivent à l'instar du plastique utilisé pour la console centrale.

À PARTIR DE
4 100 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	110	6,8*
Notre avis : Ce "petit" moteur brille par son silence de fonctionnement.		
1.6 THP	125	6,7*
Notre avis : Malgré un creux à bas régime, ce quatre cylindres reprend avec brio.		
1.2 PureTech	130	7*
Notre avis : Sobre et nerveux, ce bloc s'apprécie encore davantage avec la boîte EAT6.		

DIESEL

1.6 e-HDi	115	5,3*
Notre avis : Pas particulièrement brillant, hormis au chapitre de la consommation.		
1.6 BlueHDi	120	5,1*
Notre avis : Cette mécanique de dernière génération concilie nervosité et sobriété. Elle surclasse presque toutes ses rivales sur ces deux items.		

308 SW RESTYLÉE

308 GTI RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470 €
Plaquettes AV	350 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	370 €
Amortisseurs AR	480 €
Embrayage	910 €
Kit de distribution	730 €
Filtre à particules ou Catalyseur	830 €
2 Pneus	250 €

*1.2 PureTech 130

DATES CLÉS

Lancement:
07-13 (5p.)/01-14 (SW)

Séries spéciales:
Sensation

Restylage:
05-17

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ☆ ☆ ☆

A cause des problèmes touchant le trois cylindres essence et les BlueHDi, la deuxième génération de 308 basculent dans les achats à risque. Peugeot semble travailler à résoudre ces défaillances archi-connues. Le bilan pourrait donc rapidement s'améliorer.

PEUGEOT 308 (2021-...)

À PARTIR DE 12 000 €

VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Peugeot 408

Pour lutter face à un frère très envahissant, le 3008, la troisième génération de 308 n'a d'autres choix que de multiplier son offre. Ainsi, aux traditionnelles versions essence et diesel sont venues s'ajouter, dès le lancement, deux hybrides rechargeables puis, en 2023, une électrique et, en 2024, une hybride. En revanche, le nombre de variantes de carrosserie est toujours au nombre de deux : la berline 5 portes et le break SW. Un original crossover, baptisé 408, complète toutefois cette offre des plus sages. Commercialement, cette 308 séduit moins que les précédents opus. Cela se ressent, en occasion, avec des cotes plus douces. Une aubaine pour les acheteurs.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	6,2*

Notre avis : Un moteur vif et agréable, mais trop de doutes planent quant à sa fiabilité pour en recommander l'acquisition.

DIESEL

1.5 BlueHDi	130	5,6*

Notre avis : Souple et nerveux, il s'agit du bloc le plus polyvalent de la gamme. Mais comme pour le 1.2 PureTech, sa fiabilité demeure soumise à caution.

HYBRIDE

PHEV	225	7,5*

Notre avis : Dans l'absolu, sa douceur de conduite est un atout majeur. Mais, en matière de performances, il n'apporte pas grand-chose de plus que son petit frère de 180 ch.

1.2 PURETECH

Peugeot a beau jurer que ses 3 cylindres produits après 2019 ont été fiabilisés, des possesseurs de 308 plus récentes se plaignent d'une consommation d'huile importante.

1.5 BLUEHDI

Identique à celui de la précédente 308, ce moteur diesel souffre, en toute logique, des mêmes problèmes d'injecteur et de réservoir d'AdBlue.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440€
Plaquettes AV	340€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	380€
Amortisseurs AR	340€
Embrayage	1000€
Kit de distribution	900€
Filtre à particules ou Catalyseur	910€
2 Pneus	250€

*1.5 BlueHDi 130

DATES CLÉS

Lancement:
06-21 (berl.)/07-21 (SW)

Séries spéciales:
Style

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Les premiers indices ne sont guère encourageants pour cette compacte sochalienne. Il faudra attendre que le nombre d'exemplaires affichant plus de 60 000 km soit plus conséquent afin de savoir si Peugeot a réellement corrigé les problèmes de ses PureTech et BlueHDi… ou pas.

PEUGEOT ION (2010-2020)

À PARTIR DE
2 200 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

MODÈLES CLONES

Citroën C-Zero
Mitsubishi i-Miev

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
	67	150

Notre avis : S'il ne faut pas envisager de longs trajets à son volant, cette version, la seule jamais vendue en Europe, est d'un agrément exceptionnel en ville.

Très en retard sur le développement de modèles électriques, PSA s'est tourné vers Mitsubishi afin de s'approvisionner en i-Miev rebadgées Citroën et Peugeot. Si le groupe français parvient ainsi à prendre Renault de vitesse sur le segment des citadines sans émission, ce trio, développé pour répondre aux besoins spécifiques du marché japonais, se révèle peu adapté au Vieux Continent. Ainsi, hormis quelques organismes publics et une poignée d'entreprises, elles ne séduiront quasiment personne. Leurs prix en occasion traduisent clairement ce manque d'intérêt des acheteurs. Il y a donc de vraies affaires à saisir, à condition de pouvoir se contenter d'une autonomie ridicule (80 à 100 km réels).

MOBILIER DE BORD

Entre les plastiques de piètre qualité et les assemblages peu rigoureux, l'apparition de bruits en tout genre ne tarde jamais.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	180 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	370 €
Amortisseurs AR	360 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	190 €

*67 ch

DATES CLÉS

Lancement:
10-10

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Dans un secteur, le moteur électrique, où les progrès de l'automobile sont énormes chaque année, ces trois-là font figure de dinosaure. Elles démontrent toutefois que la fiabilité quasi-totale est bien dans les gènes de ce type de mécanique. Si vous roulez très peu, les iOn/C-Zero/i-Miev sont donc une alternative bien plus abordable à la Renault Zoe.

PEUGEOT 2008 (2013-2019)

A quelques semaines d'intervalle avec Renaut, Peugeot a présenté, en 2013, son premier SUV citadin. Chargé de séduire les fans de ce type de véhicule sans déboussoler les propriétaires de 207 SW, qui n'a pas été remplacé, le 2008 arbore un look de break baroudeur, bien plus classique que celui de son ennemi juré, le Captur. Du moins à l'extérieur car, à bord, on retrouve la planche de bord de la 208 avec le fameux i-Cockpit, ce mariage d'un combiné d'instrumentations surélevé et d'un petit volant. De cette dernière, le 2008 reprend également la plupart des motorisations à l'exception des blocs essence de 68 ch et du 1.6 des 208 GTi. Cela ne l'empêche pas de rencontrer un très grand succès auprès des acheteurs de neuf et, désormais, d'occasion. Heureusement, le nombre important de 2008 mis en vente permet de maintenir les cotes à un niveau raisonnable.

PNEUS AVANT

Ils peinent à dépasser les 30000 km. Dans certains cas, il faut même procéder à leur remplacement dès 20000 km.

1.2 PURETECH

Arrivé tardivement sous le capot de cette génération, ce 3 cylindres y rencontre les mêmes problèmes qu'ailleurs. La courroie de distribution se désagrège et les casses moteur ne sont pas rares.

AMORTISSEURS

Sur les modèles produits avant 2015, des cas d'usure très précoce (parfois dès 25000 km) ont été signalés.

SONDE DE TEMPÉRATURE D'EAU

Elle s'est montrée défaillante sur un nombre important de 1.6 VTi.

EMBRAYAGE

Quel que soit le moteur, l'endurance n'est pas son point fort. En cas d'usage urbain intense, il faut parfois le remplacer dès 50000 km.

CARROSSERIE

Si les assemblages de carrosserie sont corrects, le 2008 pêche, comme la plupart des Peugeot, par une mauvaise protection de ses soubassements.

HABITACLE

Côté matériaux, ce SUV alterne le bon (matière moussée du bandeau de planche de bord) et le très moyen (plastique de la console centrale). Les assemblages sont assez imprécis par endroits.

À PARTIR DE
3 500 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 VTi/ PureTech	82	6,9*
Notre avis : Suffisamment vaillant pour envisager l'autoroute avec modération, mais il consomme un peu trop à haute vitesse.		
1.2 VTi/ PureTech	110	7*
Notre avis : Très à l'aise dans l'exercice des reprises, ce trois cylindres turbo est l'un des plus sobres de sa catégorie.		
1.6 VTi	120	7,2*
Notre avis : S'il sait faire preuve de souplesse, il n'apprécie guère l'exercice des reprises. Sa consommation est un peu élevée.		

DIESEL

1.6 e-HDi	92	5,4*
Notre avis : Performante même en charge, cette variante a un goût modéré pour le gazole et se trouve souvent à des tarifs inférieurs à ceux des versions essence.		
1.6 e-HDi	115	5,7*
Notre avis : Souple et alerte, ce moteur profite d'un bon étagement de transmission pour assurer côté reprises et accélérations.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	310 €
Plaquettes AV	260 €
Plaquettes AR	200 €
Amortisseurs AV	330 €
Amortisseurs AR	440 €
Embrayage	830 €
Kit de distribution	610 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1050 €
2 Pneus	210 €

*1.2 PureTech 110

DATES CLÉS

Lancement:
03-13

Séries spéciales:
Crossway et Style

Restylage:
05-16

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Plus que des problèmes de fiabilité, le 2008 est touché par l'usure prématurée de nombreuses pièces. Cela conduit rarement les propriétaires de ce SUV à devoir faire appel à un dépanneur, mais cela fait enfler le budget d'utilisation. Le choix d'un modèle restylé permettra de limiter ce dernier, certains éléments ayant été remplacés ou modifiés.

PEUGEOT 2008 (2019-...)

À PARTIR DE
8 800 €
VOIR COTE P. 226

Tout comme la Renault Clio 5 a donné naissance au Captur 2, la deuxième génération de Peugeot 208 sert de base au 2008 "2", apparu seulement quelques mois après elle. Si l'air de famille est évident, le 2008 ne reprend aucun élément visible de la berline, hormis la planche de bord et son fameux, sur les finitions haut de gamme, combiné d'instrumentations 3D. Techniquement, en revanche, tout provient en droite ligne de la 208, y compris les motorisations essence, diesel et électrique. Au fil des années, l'offre zéro émission s'est étoffée, tandis que le 1.2 PureTech, à la réputation de fiabilité exécrable a, peu à peu, cédé du terrain à une motorisation hybride.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	6,9*

Notre avis : Pour qui recherche un 2008 essence, ce trois cylindres est un choix judicieux : polyvalent, plutôt sobre et très agréable.

1.2 PureTech	155	7,6*

Notre avis : Ses performances assez élevées et la présence imposées de la boite automatique entrainent un appétit solide. Sinon, c'est un sans-faute.

DIESEL

1.5 BlueHDi	130	5,9*

Notre avis : Plus performant et agréable que les variantes de 100 et 110 ch, ce diesel, livré en série avec la boite auto., est un régal.

1.2 PURETECH
Ce trois cylindres connait des problèmes avec sa courroie de distribution, immergée, qui se délite. Les débris finissent par obstruer le circuit de lubrification, jusqu'à la casse moteur.

I-COCKPIT 3D
On note parfois l'apparition de taches sur l'écran. Peugeot prend alors le remplacement du combiné complet en garantie.

ADBLUE
Les problèmes connus sur les BlueHDi plus anciens et qui nécessitent presque toujours le remplacement du réservoir d'AdBlue, touchent désormais le 1.5 130 ch.

HAYON
Parfois mal aligné, il vient frotter sur la carrosserie, entrainant des éclats de peinture.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390€
Plaquettes AV	260€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	540€
Amortisseurs AR	460€
Embrayage	660€
Kit de distribution	750€
Filtre à particules ou Catalyseur	960€
2 Pneus	310€

1.2 PureTech 130

DATES CLÉS

Lancement:
10-19

Séries spéciales:
Style, Roadtrip

Restylage:
05-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Peugeot avait promis avoir réglé les problèmes de distribution du 1.2 PureTech et d'AdBlue des BlueHDi à compter de 2019. Les problèmes qui affectent le deuxième opus du 2008 attestent du contraire.

PEUGEOT 3008 (2009-2017)

À PARTIR DE
5 100 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Peugeot 5008

Après deux tentatives guère fructueuses à base de Mitsubishi rebadgées, Peugeot investit réellement le marché des SUV avec le 3008. Compact et sans doute jugé trop déroutant pour les aficionados, encore nombreux à cette époque, du monospace, il sera, après quelques mois, flanqué d'une version longue, le 5008, chargée de gêner les Citroën C4 Picasso et Renault Scénic. Hormis quelques différences esthétiques, ces deux autos sont identiques. Seule l'inédite version hybride Diesel sera réservée au 3008, lui permettant alors, grâce à l'installation d'un moteur électrique sur l'essieu arrière, de revendiquer 4 roues motrices. 3008 comme 5008 pullulent aujourd'hui dans les annonces.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 HDi	110	5,1
Notre avis : Acceptable sur le 3008, ce moteur manque de souffle chargé à bloc dans le 5008 .		
1.6 HDi	112	5,2
Notre avis : Avec son couple davantage disponible à bas régime, ce bloc offre plus de souplesse que le 110 ch.		
1.6 HDi	115	6,3
Notre avis : Ce chameau n'est pas plus nerveux que les 110 et 112 ch, mais beaucoup plus fiable.		
2.0 HDi	150	5,3
Notre avis : Capable de supporter les charges les plus importantes, ce 2.0 impressionne également par son agrément.		

ELECTRONIQUE
Les voyants qui s'allument au tableau de bord sans raison sont légions. Ils mettent parfois l'auto en erreur, qui refuse alors de démarrer.

LÈVE-VITRES ÉLECTRIQUES
Le moteur fatigue parfois dès 60 000 km, jusqu'à refuser totalement de fonctionner. Un grand classique de ce duo.

TURBO
Les 1.6 THP et HDi ne sont pas dotés d'un élément très résistant (casse dès 60000 km) même si les choses se sont améliorées à partir de 2012.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION
Les 1.6 THP produits avant 2012 sont victimes d'une rupture du tendeur, qui entraîne celle de la chaîne, puis du moteur.

INJECTEURS
Autre souci qui concerne les 1.6 HDi d'avant 2012, des grippages voire des casses pures et simples.

EMBRAYAGE
Son usure est rapide, avec des cas de remplacement avant 50000 km, sur les 1.6 HDi, surtout en cas d'utilisation urbaine intense.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	280€
Plaquettes AV	260€
Plaquettes AR	250€
Amortisseurs AV	470€
Amortisseurs AR	500€
Embrayage	1150€
Kit de distribution	840€
Filtre à particules ou Catalyseur	700€
2 Pneus	260€

*1.6 HDi 112

DATES CLÉS
Lancement:
04-09
Séries spéciales:
Crossway et Style
Restylage:
11-13

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Comme tous les modèles PSA développés au milieu des années 2000, les 3008 et 5008 ont souffert des défaillances des 1.6 THP et 1.6 HDi. Il faudra attendre 3 ans pour que ces blocs atteignent un niveau de fiabilité satisfaisant. Mais les problèmes électriques et électroniques se sont, eux, montrés plus persistants.

PEUGEOT 3008 (2016-2023)

Après le succès presque inattendu du premier opus, Peugeot renouvelle totalement son SUV compact à la rentrée 2016 dans un style encore plus audacieux. Quelques mois plus tard, c'est au tour du 5008 de faire peau neuve. Mais, afin de laisser le champ libre au cousin Citroën C4 Picasso, celui-ci prend désormais la forme d'un SUV familial, concurrent du Renault Koleos mais doté d'origine d'une troisième rangée de sièges. Dans les deux cas, le succès est fulgurant et c'est l'afflux de modèles de seconde main sur le marché qui permet d'éviter aux cotes, qui demeurent élevées, de s'envoler à des niveaux déraisonnables. Les versions hybrides, refusées au 5008, n'ayant été commercialisées que début 2020, l'offre se concentre surtout autour des variantes essence et Diesel, avec, signe des temps, une légère prépondérance sur les premières.

CONSOMMATION D'HUILE

Sur le 1.2 PureTech, la courroie de distribution, immergée dans le carter d'huile, se désagrège jusqu'à empêcher la lubrification de la mécanique. La casse moteur est alors inévitable.

CONSOMMATION D'HUILE (BIS)

Le 1.6 PureTech 165 ch avoue un appétit un peu fort en matière de lubrifiant. Comptez 0,5 l/1 000 km.

ADBLUE

Le dispositif de dépollution SCR du 1.5 Blue HDi connait plusieurs défaillances, avec la clé, plusieurs centaines d'euros minimum aux frais du propriétaire.

TURBO

Quelques cas de rupture ont été signalés sur les 2.0 BlueHDi 180, à 10000 km pour les plus précoces.

ELECTRONIQUE

Quelques bugs affectent encore le système multimédia, mais leur nombre est largement moins élevé que sur la première génération.

CARROSSERIE

Les premiers exemplaires souffraient de tremblements du capot à haute vitesse (120 km/h et plus). Ce souci est désormais résolu.

HABITACLE

La présentation est très flatteuse mais quelques détails de finition chagrinent et certains plastiques peu visibles respirent l'économie.

À PARTIR DE
6 400 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Peugeot 5008

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 PureTech	130	7,4*
Notre avis : Sa faible cylindrée ne l'empêche pas d'être volontaire. Sa limite ? Un 5008 chargé à ras-bord.		
1.6 THP	165	8,2*
Notre avis : On apprécie sa grande douceur et son silence de fonctionnement, tout autant que ses excellentes performances et l'agrément de sa boîte auto.		

DIESEL

1.6 BlueHDi	120	5,9*
Notre avis : Son aisance est remarquable dans l'exercice des reprises. Dans sa catégorie, c'est aussi l'un des plus sobres et des plus silencieux.		
1.5 BlueHDi	130	6,1*
Notre avis : Pas plus performant que le 1.6 BlueHDi 120, il est même moins nerveux lors des relances.		
2.0 BlueHDi	180	6,8*
Notre avis : Ses excellentes performances se paient par un niveau sonore élevé. Et sa boîte auto. manque un peu de douceur.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	620 €
Plaquettes AV	330 €
Plaquettes AR	250 €
Amortisseurs AV	560 €
Amortisseurs AR	600 €
Embrayage	910 €
Kit de distribution	610 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1050 €
2 Pneus	340 €

*1.2 PureTech 130

DATES CLÉS

Lancement:
07-16

Restylage:
09-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Descente aux enfers pour ce SUV star, touché par les deux principaux défauts des moteurs du groupe Stellantis. Jusqu'à présent, les améliorations apportées par les ingénieurs sur les 1.2 PureTech et 1.5 BlueHDi ne permettent pas de les fiabiliser totalement.

RENAULT TWINGO (2007-2014)

Pas facile de succéder à un mythe. En abandonnant les rondeurs mutines de sa devancière pour des lignes plus sérieuses, censées séduire les pays qui étaient restés de marbre face au charme de la Twingo 1, ce deuxième opus de la mini-Renault est passé à côté de sa cible. A tel point que le restylage de mi-carrière s'est employé à lui redonner un air jovial. Si elle est restée fidèle à l'unique carrosserie 3 portes, la Twingo 2 s'est toutefois employée à développer son offre au travers d'une version sportive, la RS, et de motorisations Diesel. Elle a même fait renaître un nom historique : Gordini. Pour limiter les coûts de développement et éviter au maximum les problèmes de jeunesse, cette petite Renault reprend nombre d'éléments de la Clio 2. Mais sa cote d'amour sur le marché de l'occasion est toujours très loin d'égaler celle du modèle originel.

ELECTRONIQUE

Comme la plupart des autos de la première décennie du 21ème siècle, la Twingo a du mal à gérer ses puces. Cela se traduit surtout pas des allumages intempestifs de voyants au tableau de bord.

TURBO

Des propriétaires de versions Diesel ont dû faire procéder au remplacement de son électrovanne.

DÉMARREUR

Un peu faible, il rend parfois l'âme dès 40 000 km.

EMBRAYAGE

Sur les variantes dCi, sa durée de vie est relativement courte. Tout juste 40000 km dans le pire des cas.

ELECTRONIQUE

Comme la plupart des autos de la première décennie du 21ème siècle, la Twingo a du mal à gérer ses puces. Cela se traduit surtout pas des allumages intempestifs de voyants au tableau de bord.

CARROSSERIE

La peinture est mal protégée et mal appliquée sur certains éléments, notamment le pavillon. Elle s'écaille sur une bonne part de ces Twingo.

POMPE À EAU

Si elle devient bruyante, la fin est proche. Autre problème la touchant, des cas chroniques de fuite à l'approche des 30000 km.

À PARTIR DE
2 700 €
VOIR COTE P. 226

VERSION RESTYLÉE

VERSION RESTYLÉE

VERSION RS GORDINI

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	60	5,8
Notre avis : une variante à réserver à un usage urbain, terrain où elle brillera par sa souplesse et sa sobriété.		
1.2 16V	75	6,3*
Notre avis : Sans sacrifier la sobriété, ce moteur essence 16 soupapes gagne largement en réactivité, ce qui lui permet de s'éloigner des centre-villes pour prendre la route.		
1.2 TCe	100	7,1*
Notre avis : A vous les longs trajets avec cette Twingo. Bien qu'il soit surtout proposé en finition GT, ce bloc n'a toutefois rien d'un sportif.		
1.6	133	7,6*
Notre avis : plein à tous les régimes, ce moteur atmosphérique pétille. Le châssis sport, livré de série, permet de profiter pleinement de son tonus.		

DIESEL

1.5 dCi	65	4,3
Notre avis : Pas vraiment punchy, ce Diesel a d'autres atouts : sa souplesse et sa sobriété.		
1.5 dCi	75	5,2*
Notre avis : La dizaine d'équidés supplémentaires ne change pas grand chose. Il faut donc réserver cette version aux trajets péri-urbains.		
1.5 dCi	85	5,1*
Notre avis : impossible de parler de sportivité, mais la Twingo dCi est, avec cette mécanique, capable de longs trajets sur voies rapides.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	310 €
Plaquettes AV	200 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	710 €
Amortisseurs AR	350 €
Embrayage	750 €
Kit de distribution	750 €
Filtre à particules ou Catalyseur	800 €
2 Pneus	200 €

*1.2 16V 75

DATES CLÉS

Lancement:
06-07

Séries spéciales:
Helios, Limited et Mauboussin

Restylage:
12-11

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Malgré l'utilisation massive d'éléments techniques à priori éprouvés, la Twingo 2 connait son lot de défauts, la plupart débouchant sur des factures de plusieurs centaines d'euros. Avant de s'engager, il convient donc, encore plus qu'en temps normal, de vérifier les antécédents, notamment en matière d'entretien, de l'exemplaire convoité.

RENAULT TWINGO (2014-2024)

À PARTIR DE
2 700 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

MODÈLE CLONE

Smart Forfour

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 SCe	70	6,1*

Notre avis : Cette version est trop poussive pour espérer entreprendre de longs trajets. Réservez-la à un usage urbain.

0.9 TCe	90	5,9*

Notre avis : Adepte des montées en régime, ce moteur pimpant donne des ailes à la Twingo.

Avec cette troisième génération, la Twingo revient à ses premiers amours esthétiques. Projecteurs globuleux, tableau de bord original et partie arrière inspirée par la Renault 5 Turbo sont au programme. De même que, pour la première fois, des portes arrière et un moteur disposé sous le plancher de coffre. Une architecture imposée par la nécessité de développer cette mini-citadine en collaboration avec Smart. La Twingo y gagne une boîte automatique moderne, l'EDC à double embrayage. Démarrant à 65 ch, la gamme s'étend, avant le restylage, jusqu'aux 110 ch de la version GT. Une opération qui lui fera perdre ses feux de jour ronds comme des billes.

ESP

L'architecture "haute-sur-pattes" a visiblement imposé des réglages particuliers de l'anti-dérapage. Ses déclenchements intempestifs perturbent la conduite.

ELECTRONIQUE

Le péché mignon de la plupart des Renault actuelles, les bugs, sont de la partie. Ils concernent surtout les voyants au tableau de bord, les systèmes multimédia et Stop & Start.

AMORTISSEURS AVANT

Ils sont souvent bruyants. Renault a rappelé une partie de la production pour en venir à bout.

TURBO

Il est la cause d'à-coups lors des accélérations. Si la voiture est sous garantie, Renault accepte généralement de le remplacer.

SUPPORTS MOTEUR

Victimes d'une usure rapide, ils engendrent des vibrations dans la partie arrière. Le risque de panne et les conséquences sur la sécurité sont nulles.

EMBRAYAGE

Comme souvent dans la catégorie, il est peu endurant. Mais certains mécanismes se montrent défectueux et doivent être changés après seulement quelques centaines de kilomètres.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	260 €
Plaquettes AV	190 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	300 €
Amortisseurs AR	320 €
Embrayage	900 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1190 €
2 Pneus	250 €

*0.9 TCe 90

DATES CLÉS

Lancement:
09-14

Séries spéciales:
Hipanema, Limited et Urban Night

Restylage:
03-19

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Pour le moment, les défauts relevés sur la Twingo 3 ne concernent que les versions d'avant le restylage. Est-ce le fait d'une amélioration de la mise au point par les ingénieurs du Losange et simplement que les phases 2 sont encore trop jeunes pour être concernées ? Si ces progrès se confirmaient, la petite Renault y gagnerait sa 5ème étoile.

RENAULT CLIO (2005-2014)

À PARTIR DE
2 700 €
VOIR COTE P. 226

Avec cette troisième génération, la voiture la plus vendue en France poursuit son virage qualitatif. Ses lignes plus robustes s'accompagnent, à bord, d'un niveau de finition largement amélioré, au point d'aller tutoyer les citadines allemandes, et d'une présentation faisant appel à des matériaux plus soignés. En parallèle, une inédite déclinaison Estate, l'appellation des breaks Renault, vient s'ajouter aux berlines 3 et 5 portes. En revanche, la Clio fait toujours l'impasse sur la variante découvrable, au contraire de son ennemie jurée, la Peugeot 207. Commercialisée en pleine folie du Diesel, la Clio 3 propose une gamme complète de moteurs dont les puissances vont de 65 à 105 ch. Le choix est encore plus vaste en essence de 60 à 200 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

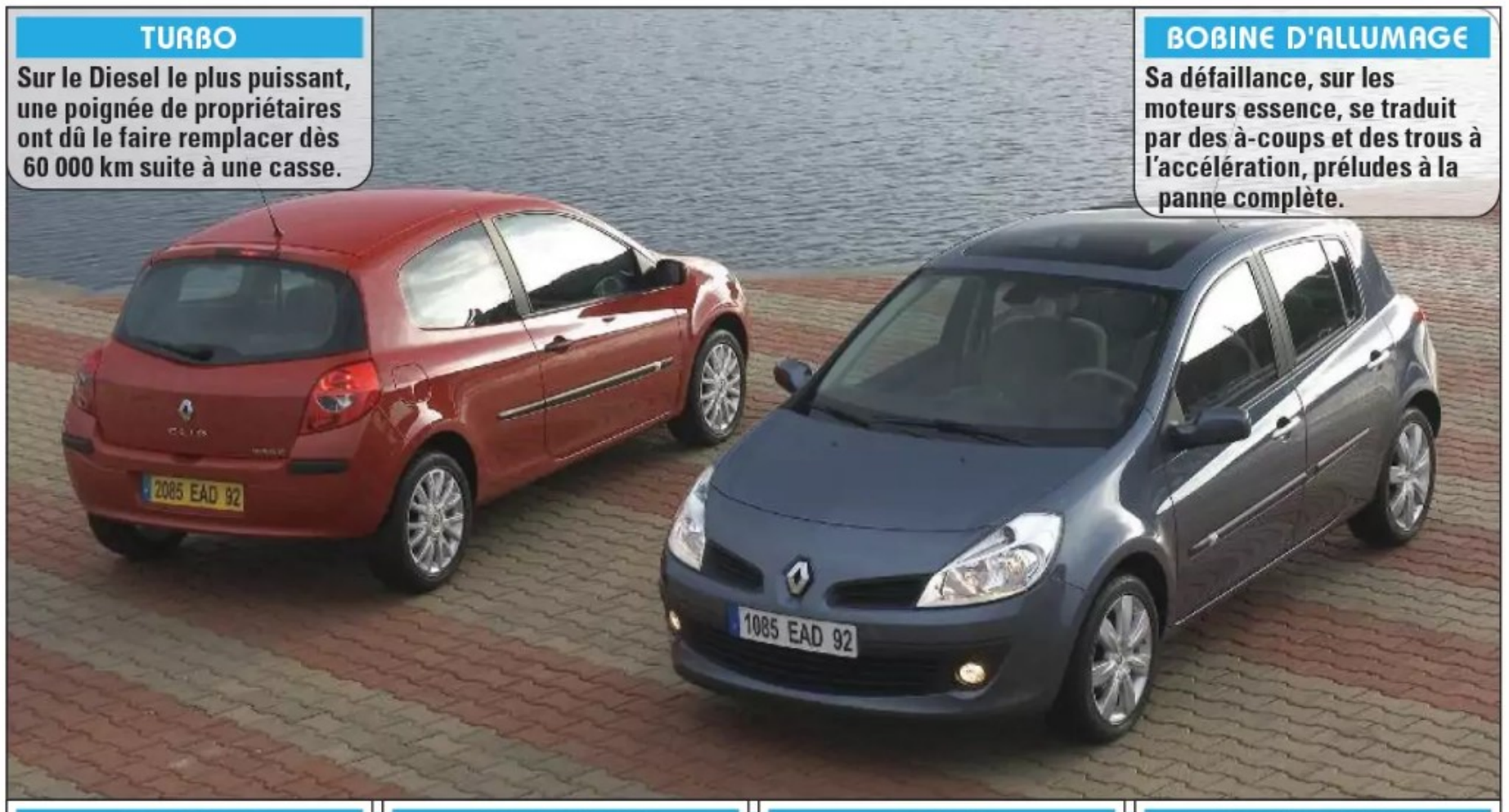
Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 16V	75	5,9
Notre avis : Très agréable à mener en ville, car très souple, il manque en revanche de souffle pour s'en éloigner.		
1.2 TCe	100	5,9
Notre avis : Pour quelques euros de plus que le 1.4, ce bloc offre davantage d'agrément et de sobriété.		
1.6 16V	110	6,7
Notre avis : Il fait de la Clio une parfaite routière, tout en se montrant suffisamment souple pour circuler en ville.		

DIESEL

1.5 dCi	70	4,5
Notre avis : Elastique et sobre en ville, ses reprises sont insuffisantes sur route.		
1.5 dCi	75	4
Notre avis : Modifié pour répondre aux normes anti-pollution Euro 5, il n'y a pas gagné une once de nervosité.		
1.5 dCi	85	4,4
Notre avis : Sans être plus gourmand que les 70 et 75 ch, le 1.5 dCi se montre ici capable de longs trajets.		
1.5 dCi	105	4,5
Notre avis : Manquant de souffle à bas régime,il est beaucoup plus l'aise sur voies rapides qu'en ville.		

TURBO
Sur le Diesel le plus puissant, une poignée de propriétaires ont dû le faire remplacer dès 60 000 km suite à une casse.

BOBINE D'ALLUMAGE
Sa défaillance, sur les moteurs essence, se traduit par des à-coups et des trous à l'accélération, préludes à la panne complète.



HABITACLE
Hormis les plastiques laqués de la console qui peuvent se rayer et les selleries claires qui se tachent facilement, rien à reprocher à cette Renault.

CARROSSERIE
Extérieurement, la Clio 3 a été construite avec le plus grand sérieux. Sa longévité ne fait aucun doute.

POMPE HAUTE-PRESSION
Les cas de grippage sont légion sur les dCi 65, 70, 85 et 105 ch. La destruction d'une partie de cette pompe peut entraîner une casse moteur.

PNEUS AVANT
La conception du train avant entraîne souvent leur usure prématurée. La durée de vie moyenne de ces gommes oscille entre 20 et 25 000 km.

VERSION ESTATE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	190€
Amortisseurs AV	380€
Amortisseurs AR	280€
Embrayage	820€
Kit de distribution	920€
Filtre à particules ou Catalyseur	1010€
2 Pneus	200€

*1.2 TCe 100

DATES CLÉS
Lancement:
09-05 (5p.)/01-08 (Estate)
Séries spéciales:
20th, Exception et Night & Day
Restylage:
05-09

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆
Comme le bon vin, la Clio 3 s'est bonifiée avec le temps: les exemplaires postérieurs à 2010 sont donc à conseiller si l'on veut éviter au maximum le risque de pannes, notamment en Diesel. On en regrette d'autant plus que le soin porté au développement des moteurs n'ait pas été aussi extrême que pour la qualité d'assemblage.

RENAULT CLIO (2012-2019)

À PARTIR DE
2 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 16V	75	6,4*
Notre avis : S'il est peu à l'aise en dehors des villes, ce moteur d'entrée de gamme se distingue par sa souplesse et son silence.		
0.9 TCe	90	6,2*
Notre avis : Ce trois cylindres manque de punch, mais il permet à la Clio de devenir une vraie voiture polyvalente.		
1.2 TCe	120	6,8*
Notre avis : Malgré ses qualités (élasticité, performances, discrétion…), il est impossible de recommander cette version à la fiabilité catastrophique.		

DIESEL

1.5 dCi	75	5,6*
Notre avis : Cet ascète ne montre vraiment ses limites que sur autoroute. Une bonne surprise.		
1.5 dCi	90	4,9*
Notre avis : S'il se faisait un peu moins entendre, ce moteur sobre et qui ne craint pas les longs parcours frôlerait la perfection.		

Avec ce quatrième opus, la Clio atteint véritablement le statut de petite familiale avec une habitabilité, un volume de coffre et un confort parmi les meilleurs de sa catégorie. Bien qu'elle ait abandonné la carrosserie 3 portes dont profitait ses trois devancières, cette quatrième génération de Clio n'en continue pas moins de proposer une palette très large de variantes. Une offre presque intégralement dédoublée en variante Estate, le nom des breaks chez Renault. Cette déclinaison a toutefois été abandonnée par la Clio 5, face à la montée des ventes de SUV, et notamment du Captur. Du 1.2 16V 75 ch au 1.6 Turbo Renault Sport de 200 ch, le choix de Clio 4 en seconde main est aussi large, en essence comme en diesel, qu'il l'était en neuf.

CLIMATISATION
Des casses de compresseur ayant tout juste parcouru quelques dizaines de milliers de kilomètres ont été signalées.

R-LINK
Malgré les nombreuses mises à jour dont il a profité tout au long de sa carrière, ce système multimédia rencontre toujours pas mal de bugs.

HABITACLE
Plastiques de piètre facture, mal assemblés, qui se rayent ou qui cassent (ailettes d'aérateur notamment) facilement: la chasse aux économies est très visible ici.

SUSPENSION
L'usure accélérée des silent-blocs fait naître des grincements au niveau du train avant. Désagréable mais sans danger… et sans solution, si ce n'est de les remplacer.

1.2 TCE
Un moteur à fuir ! Les problèmes de surconsommation d'huile de ce bloc, qui surviennent dès 50000 km, n'épargnent pas la Clio. La reprogrammation proposée par Renault ne semble pas résoudre le problème.

BOÎTE EDC
A-coups, voire blocages nécessitant son remplacement: cette transmission souffre visiblement d'une mise au point hâtive.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	160 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	430 €
Amortisseurs AR	280 €
Embrayage	770 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	980 €
2 Pneus	190 €

*0.9 TCe 90

DATES CLÉS

Lancement:
07-12 (berl.)/04-13 (Estate)

Séries spéciales:
Edition One, Iconic et Limited

Restylage:
06-16

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si, dans l'ensemble, quelques soucis perturbent le quotidien des propriétaires de Clio 4, le seul problème majeur (et toujours récurrent) concerne le 1.2 TCe. S'il a été régulièrement entretenu dans le réseau, et qu'il a donc profité des mises à jour des logiciels de ses équipements électroniques, cette Renault s'avère être un bon choix.

RENAULT CLIO (2019-2025)

À PARTIR DE
6 100 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Mitsubishi Colt

Renouvelée presque en même temps que son ennemie de toujours, la Peugeot 208, la Clio a, contrairement à elle, choisi de faire évoluer son design en douceur, à la manière d'une Volkswagen Golf. Pour le moment, ce choix semble moins probant commercialement parlant. La Clio 5 ne ménage pourtant pas ses efforts avec une qualité de fabrication en très forte amélioration au point de pouvoir désormais être considérée, sur ce point, comme l'une des références de la catégorie. Le choix de motorisations de cette Renault est également l'un des plus larges du segment avec des essence et des diesel bien sûr, mais également une variante GPL et, depuis le milieu de l'année 2020, une full hybrid baptisée E-Tech.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TCe	100	5,8*

Notre avis : Ce trois cylindres, creux à bas régime, ne permet pas de mettre en valeur le dynamisme du châssis.

1.3 TCe	130	6,3*

Notre avis : Forcément associé à la boîte double embrayage EDC, ce bloc associe douceur de fonctionnement et tonicité.

DIESEL

1.5 Blue dCi	85	4,6*

Notre avis : Sobre, discret, disponible à bas régime et permettant des reprises toniques grâce à une boîte bien étagée, ce diesel coche toutes les bonnes cases.

1.5 Blue dCi	115	4,8*

Notre avis : Avec ce moteur, la Clio devient une excellente routière, silencieuse, vive et économe en carburant.

HYBRIDE

E-Tech	140	5*

Notre avis : Pour sa première incursion dans le monde de l'hybride, Renault a fait fort avec une mécanique à la fois très agréable, dynamique et sobre.

INJECTION (BIS)
Sur le 1.5 Blue dCi 115 ch, le voyant au tableau de bord s'allume intempestivement. L'un des capteurs d'injection doit être remplacé pour en venir à bout.

BOITE DE VITESSES
Des alertes sur les versions hybrides E-Tech. Le réseau procède à une reprogrammation mais le problème ressurgit régulièrement.

CARROSSERIE
Des éléments parfaitement ajustés, y compris les ouvrants, et une peinture de bonne facture démontrent le soin apporté à la fabrication de cette Clio.

HABITACLE
Afin de faire oublier le mobilier de piètre qualité du 4ème opus, la Clio 5 a recours à des matériaux de qualité et des assemblages soignés.

BATTERIE
Une "mauvaise série" semble avoir été installée en usine puisqu'il arrive qu'elle déclare forfait après quelques semaines d'utilisation.

INJECTION
Elle est, sur le 1.0 TCe, source de difficultés de démarrage et d'à-coups. Dans certains cas, l'auto refuse même totalement de démarrer.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390€
Plaquettes AV	330€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	460€
Amortisseurs AR	300€
Embrayage	820€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1040€
2 Pneus	210€

*1.0 TCe 100

DATES CLÉS
Lancement: 04-19
Séries spéciales: E-Tech Engineered
Restylage: 11-23

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Les défauts rencontrés par la Clio 5 n'ont rien de grave, mais ils dénotent d'une manque de finalisation de la mise au point. Ce sont donc les premiers clients qui essuient les plâtres et, à l'heure des réseaux sociaux, cela pourrait coûter cher, en terme de ventes, à la petite française.

RENAULT MÉGANE (2008-2016)

Alors que la Mégane 4 décline sa gamme au minimum, avec seulement deux variantes, celle qui la précédait, troisième du nom, était disponible avec quatre carrosseries (et même cinq si l'on inclut la Fluence qui en dérive étroitement): berline 5 portes, break, coupé et coupé-cabriolet. Apparue avec des moteurs essence un brin dépassés, hérités des Mégane 1 et 2, cette compacte a, au fil des années, renouvelé son offre jusqu'à la basculer totalement en blocs TCe de 1.2, 1.4 et 2.0. Des moteurs qui, pour la plupart, ont posé de nombreux problèmes. Comme toujours pour la génération de véhicules apparue avant 2015, ce sont les variantes Diesel qui sont le plus faciles à débusquer en occasion puisqu'elle remportait la majorité des suffrages en neuf. Leurs tarifs sont donc, face à une demande en berne, beaucoup plus faciles à négocier.

TURBO

Sur les 1.4 TCe, quelques cas de rupture ont été signalés, parfois dès 20 000 km. Les signes avant-coureurs sont des sifflements et un manque de "pêche".

INJECTION

Les 1.5 dCi ont souffert, jusqu'en 2012, d'une fragilité des injecteurs, mais également de la pompe à huile.

CONSOMMATION D'HUILE

Pas un modèle équipé des 1.2 TCe n'échappe à cette épidémie qui se déclenche généralement aux alentours de 60 000 km et peut nécessiter un remplacement du moteur.

EMBRAYAGE

Toujours sur les boites manuelle 5 vitesses de Diesel, on relève une faiblesse de l'émetteur conduisant à son remplacement dès 30 000 km.

BOITE MANUELLE

L'unité à 5 rapports qui équipe certains dCi est parfois trop ferme dans le changement des rapports, surtout la marche arrière. Si elle se bloque totalement, il faudra la remplacer.

CARROSSERIE

On ne compte plus les Mégane 3 victimes d'infiltrations d'eau dans le coffre et, surtout, dans le compartiment moteur, souvent générateur de problèmes avec les boîtiers électroniques.

HABITACLE

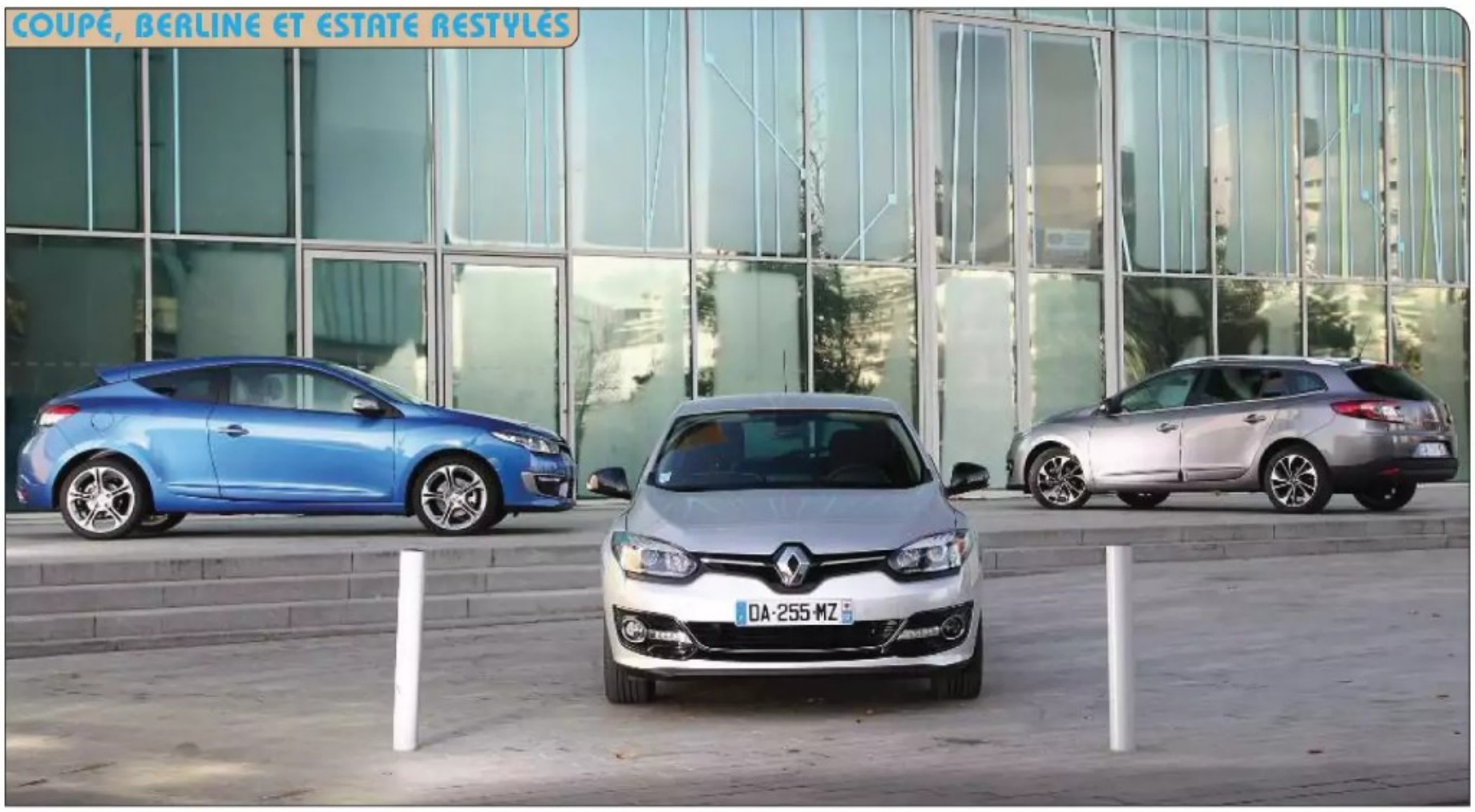
Des matériaux dans la moyenne mais des assemblages qui manquent de rigidité d'où, sur certains exemplaires, des bruits de mobilier.

À PARTIR DE
3 600 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Renault Fluence

COUPÉ, BERLINE ET ESTATE RESTYLÉS



CC RESTYLÉE

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TCe	115	5,1
Notre avis : Plutôt souple, ce moteur manque hélas d'allant à bas régime. Dans la carrosserie break, plus lourde, il est carrément à la peine.		

DIESEL

1.5 dCi	105	4,5
Notre avis : C'est le ''minimum'' qu'il faut viser si l'on souhaite une Mégane aux prestations routières honorables.		
1.5 dCi	110	4,5
Notre avis : Comme le 85 ch, le 105 ch gagne ici un fFAP et 5 ch qui ne suffisent pas à améliorer ses prestations.		
1.6 dCi	130	4
Notre avis : Souple et serein dans les dépassements, ce moteur n'aime pas être cravaché.		
1.9 dCi	130	5,1
Notre avis : Sa cylindrée généreuse lui assure une rondeur fort agréable. Mais son appétit parait élevé en comparaison de blocs plus récents.		

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	320 €
Plaquettes AV	160 €
Plaquettes AR	150 €
Amortisseurs AV	610 €
Amortisseurs AR	320 €
Embrayage	1200 €
Kit de distribution	890 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1180 €
2 Pneus	180 €

**1.5 dCi 110*

DATES CLÉS

Lancement:
11-08 (berl.)/12-08 (coupé)/06-09 (Estate)/06-10 (CC)

Restylage:
01-12/11-13

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Ce sont sur les cœurs de gamme, tant essence que Diesel, que se sont concentrés la majorité des problèmes affectant la Mégane III. Si, concernant les dCi, les soucis sont allés en s'amenuisant, sur les essence, c'est le contraire : mieux vaut éviter les 1.2 TCe au profit d'un bloc plus ancien… et plus fiable.

RENAULT MÉGANE (2016-2024)

À PARTIR DE
3 700 €
VOIR COTE P. 226

La Mégane 4 a gagné en caractère en reprenant les astuces de style apparues sur les Espace 5 et Talisman : large calandre, Losange imposant, feux de jour formant un crochet sous les projecteurs et optiques arrière courant quasiment sur toute la largeur. D'un point de vue technique, elle innove avec une multitude d'équipements de sécurité, dont le dispositif à quatre roues directrices 4Control. Mais, sous le capot, on retrouve le panel de motorisations de sa devancière quasiment à l'identique. Depuis, de nouvelles générations de moteurs, les 1.3 TCe et Blue dCi, ont fait leur apparition. Malgré l'arrivée de la Megane électrique, elle a poursuivi sa carrière jusqu'en 2024.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.2 TCe	130	7,7*
	Notre avis : L'élasticité progresse davantage que les performances. Côté appétit, rien ne s'arrange en revanche.		
	1.6 TCe	205	8,2*
	Notre avis : Ce moteur ne mérite pas de prendre l'appellation GT tant il manque de caractère, mais le 4Control apporte une agilité hors-norme.		
DIESEL	1.5 dCi	110	5,6*
	Notre avis : Souple en ville et plutôt nerveux sur voies rapides, ce bloc est à l'aise en toutes circonstances.		
	1.6 dCi	130	5,6*
	Notre avis : Un surcroit de punch qui ne se paie à la pompe mais par un caractère moins agréable en ville.		

HUILE
La consommation devient exagérée sur les 1.2 TCe après 60 000 km, ce qui peut aller jusqu'à causer la casse du moteur.

ESSIEU ARRIÈRE
Des grincements apparaissent après 30 à 40 000 km. Le réseau a une solution : injecter de la mousse dans sa partie creuse.

PNEUS AVANT
L'usure se fait très rapidement, avec de nombreuses nécessités de remplacement aux alentours de 20 000 km.

INJECTION
Les 1.2 et 1.6 TCe sont potentiellement victimes d'à-coups et de trous à l'accélération. Une reprogrammation du boîtier résout le problème.

BOÎTE DE VITESSES
Manuelle ou EDC, les cas de blocage sur l'un des rapports se multiplient. Sous garantie, Renault prend le remplacement à sa charge.

R-LINK
Pourtant profondément revu depuis le lancement des Clio 4 et Captur 1, ce système multimédia est toujours la proie de nombreux bugs.

VERSION ESTATE

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	200€
Amortisseurs AV	600€
Amortisseurs AR	330€
Embrayage	770€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1050€
2 Pneus	170€

*1.2 TCe 130

DATES CLÉS

Lancement:
12-15 (5p.)/06-16 (Estate)

Séries spéciales:
Akaju, Limited, R.S. Trophy

Restylage:
03-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Encore trop de problèmes touchent la compacte du Losange. Si ceux du 1.2 TCe ne sont pas une surprise, et ne disparaîtront sans doute qu'avec lui, les soucis touchant les boîtes de vitesses sont moins habituels, surtout dans le cas de la transmission manuelle. Il semble toutefois que, sur les productions de 2018 et suivantes, ces défaillances soient beaucoup moins présentes.

RENAULT MEGANE E-TECH (2022-...)

À PARTIR DE
18 800 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
EV60 220	220	350*

Notre avis : Si les performances sont plus que suffisantes, l'autonomie est trop limitée sur autoroute (environ 250 km).

Initialement condamnée, l'appellation Mégane a finalement été apposée, pour la cinquième fois, sur un modèle porteur du Losange. Mais plus question d'une banale berline 5 portes : la Megane arbore ici des lignes originales et, surtout, s'est convertie au 100 % électrique. La gamme mécanique est plutôt restreinte, avec seulement deux niveaux de puissance. Pour profiter pleinement des longs trajets, il faudra toutefois davantage faire attention à la capacité de la batterie (40 kW, à réserver à un usage strictement urbain, ou 60 kW) aux puissances de charge (seules les Super Charge et Optimum Charge acceptent la charge rapide de 130 kW).

AMORTISSEURS
Au passage d'irrégularités, ils peuvent grincer. Et les faire remplacer ne règle pas toujours ce problème.

MOTEUR
Quelques-uns, en 130 comme en 220 ch, ont dû être remplacés après quelques milliers de kilomètres seulement, entraînant une immobilisation de plus de 2 semaines.

SYSTÈME MULTIMÉDIA
Les bugs se multiplient et concernent également parfois le combiné d'instrumentations. Une mise à jour en atelier est parfois nécessaire (environ 150 euros hors garantie).

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	390 €
Plaquettes AR	240 €
Amortisseurs AV	660 €
Amortisseurs AR	360 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	370 €

*EV60 220

DATES CLÉS
Lancement:
11-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ☆

Les couacs qui entachent la carrière de cette Renault sont agaçants. En effet, comment expliquer que le Losange livre toujours des systèmes multimédia bourrés de bugs et des amortisseurs aussi bruyants que s'ils étaient en bout de course ? Bonne nouvelle, les remplacements de moteurs semblent se raréfier au fil des mois.

RENAULT KANGOO (2008-2021)

À PARTIR DE
3 600 €
VOIR COTE P. 226

Les utilitaires compacts transformés en véhicule familial grâce à l'ajout d'une banquette arrière, c'est une tradition qui existe chez Renault depuis la Renault 4 F4/F6. Même si c'est PSA qui est vraiment à l'origine du concept du ludospace, le Losange est, avec le Kangoo, l'un des pionniers de ce segment. Le deuxième opus du Kangoo repose partiellement sur une base de Scénic pour améliorer son comportement routier et son confort. Il sera également le premier français à être décliné en plusieurs variantes puisqu'un Grand Kangoo, doté de 7 places, et le Be-Bop, raccourci mais doté d'une présentation plus flashy, viendront appuyer la version "normale".

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.5 dCi	70	5,1
Notre avis : Il n'est ici pas à sa place, sauf à se limiter à des trajets urbains et péri-urbains.		
1.5 dCi	85	5,3
Notre avis : Plus polyvalent, il suffit sur les versions Be-Bop et "standard", mais peine sur le Grand Kangoo.		
1.5 dCi	90	5,2
Notre avis : Il n'apporte pas de réelles améliorations par rapport au 85 ch, mais s'avère plus fiable.		
1.5 dCi	105	5,5
Notre avis : Si vous roulez souvent chargé, c'est l'un des moteurs qu'il faut envisager. Surtout si vous optez pour un Grand Kangoo.		
1.5 dCi	110	5,3
Notre avis : Pas vraiment plus performant que le 105 ch, il est, en revanche, un peu moins assoiffé et bien plus costaud.		

1.2 TCE 115
Comme sur tous les modèles où il est installé, ce bloc souffre d'une surconsommation d'huile à partir de 60 000 km pouvant conduire à la casse moteur.

TROUS À L'ACCÉLÉRATION
Ce sont les dCi 70 qui sont affectés sans que les ateliers ne parviennent à trouver de solution satisfaisante.

INJECTEURS
Leur durabilité est très médiocre, surtout sur les dCi 75, 85 et 105 ch, où ils sont parfois HS après 40 000 km.

POMPE HAUTE-PRESSION
Certaines ont dû être remplacées sur les dCi 70 aux environs de 100 000 km, sans doute victime d'une désagrégation partielle.

EMBRAYAGE
Il supporte mal le couple des Diesel de 85 ch et plus. En cas d'usage urbain intense, il peine à dépasser les 30000 km.

BOITE MANUELLE
L'unité à 5 rapports équipant certains dCi émet parfois des bruits métalliques et/ou est très ferme à froid.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	160€
Plaquettes AR	200€
Amortisseurs AV	430€
Amortisseurs AR	330€
Embrayage	840€
Kit de distribution	720€
Filtre à particules ou Catalyseur	1140€
2 Pneus	170€

*1.5 dCi 85

DATES CLÉS
Lancement:
01-08 (Kangoo)/02-09 (Be-Bop)/04-12 (Grand)
Séries spéciales:
Limited
Restylage:
03-13

ANALYSE FIABILITÉ
★★☆☆☆
Hérités du précédent Kangoo, nombre d'éléments mécaniques présents lors du lancement de ce second opus ne semblent pas avoir fait l'objet d'une fiabilisation. Avec l'arrivée des dCi revus (75, 90 et 110 ch) puis le restylage, les choses se sont améliorées, mais le tableau reste toujours assez noir.

RENAULT KANGOO (2021-...)

À PARTIR DE
10 800 €
VOIR COTE P. 226

Bien que les familles préfèrent désormais largement les SUV aux ludospaces, Renault n'a pas hésité à renouveler son Kangoo. Il est vrai que le développement de ce modèle, qui, techniquement, n'est qu'un utilitaire endimanché, n'est guère coûteux et que certains clients restent attachés à son inégalable rapport prix / encombrement / volume de chargement. Commercialisé avec une gamme restreinte à des moteurs essence et diesel et une seule carrosserie, la Kangoo 3 a multiplié son offre à partir de 2023. D'abord avec une variante électrique, puis avec une version Grand, rallongée de 44 cm et dotée de sièges arrière indépendants et coulissants.

MODÈLE CLONE

Nissan Townstar / Mercedes Classe T/ EQT

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3 TCe	100	7,5*
Notre avis : Un bloc sans intérêt tant il se révèle incapable d'offrir des reprises et accélérations décentes.		
1.3 TCe	130	7,7*
Notre avis : Le plus puissant des moteurs essence se distingue davantage par sa souplesse que par son caractère.		

DIESEL

1.5 Blue dCi	95	6,2*
Notre avis : Ce moteur est déjà à la peine lorsque le conducteur est seul à bord. Alors, imaginez une fois l'auto chargée…		
1.5 Blue dCi	115	6,1*
Notre avis : Voilà la seule motorisation réellement adaptée à un usage familial. En prime, elle consomme modérément.		

SUJET AUX BUGS

Si la partie mécanique ne suscite pas de remarques, ce ne sont pas le cas des fonctions électroniques, dont le taux de problèmes est assez élevé.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	330€
Plaquettes AV	360€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	350€
Amortisseurs AR	320€
Embrayage	920€
Kit de distribution	840€
Filtre à particules ou Catalyseur	1250€
2 Pneus	220€

*1.5 Blue dCi 95

DATES CLÉS

Lancement:
07-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Déjà largement connus et fiabilisés, les composants techniques du Kangoo 3 semblent à l'abri des problèmes. Nous aurions aimé que la partie électronique ait fait l'objet d'un soin aussi poussé.

RENAULT SCÉNIC (2009-2016)

À PARTIR DE
3 800 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Renault Grand Scénic

Durant ses sept années de carrière, ce monospace a largement dominé sa catégorie L'offre en occasion est donc très abondante mais, comme la demande pour les modèles de seconde main est en forte baisse, les valeurs sont en chute libre. Un Scénic sera donc bien moins coûteux qu'un SUV affichant les mêmes caractéristiques, ancienneté et kilométrage. Comme c'était déjà le cas de son prédécesseur, ce troisième opus est proposée en version "normale" et Grand, seule cette dernière permettant d'opter pour une troisième rangée de sièges. Si sa modularité et la luminosité qui règnent à bord participent à son charme, ce Renault déçoit sous le capot avec des moteurs souvent peu attractifs et parfois à la fiabilité catastrophique.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TCe	115	8,3*
Notre avis : Il n'a rien d'un foudre de guerre, mais il participe activement au confort qui règne à bord.		
1.2 TCe	130	8*
Notre avis : Agréable, sauf lorsque l'on roule chargé. Sa cavalerie est alors insuffisante, surtout pour le Grand Scénic.		
1.4 TCe	130	7,1
Notre avis : Il assure des reprises et des accélérations efficaces, mais consomme davantage que le 1.2 qui l'a remplacé.		

DIESEL

1.5 dCi	105	4,9
Notre avis : Une option défendable sur le Scénic "court", moins sur la version longue.		
1.5 dCi	110	4,9
Notre avis : Une évolution rendue nécessaire par l'application des normes Euro 5 (filtre à particules de série).		
1.6 dCi	130	4,4
Notre avis : A l'aise sur tous les terrains, y compris avec famille et bagages. Le plus polyvalent des Diesel.		
1.9 dCi	130	4,6
Notre avis : Une motorisation vive et robuste, mais gourmande.		

VOLANT MOTEUR
Son manque d'endurance est flagrant sur le 1.5 dCi 105, avec ces changements parfois nécessaires dès 35 000 km.

CONDUITS D'ÉCOULEMENT D'EAU
Destinés à évacuer l'eau de pluie, ils se bouchent avec les poussières ou les feuilles mortes, ce qui entraîne des infiltrations dans l'habitacle.

COURROIE DE DISTRIBUTION
Elle est fragile et rompt assez facilement sur les 1.5 dCi. Si elle a été remplacée depuis 2016, le problème est réglé par la pose d'une plus résistante.

INJECTEURS
Quel que soit le moteur dCi, ils se révèlent assez peu fiables. Les cas de remplacement entre 60 et 80 000 km sont légion.

INJECTEURS (BIS)
Sur le 1.6 16V de 110 ch, nombre de propriétaires ont dû en faire remplacer précocement. L'allumage du voyant moteur au tableau de bord annonce cette panne.

CONSO D'HUILE
A cause d'un problème de segmentation, les 1.2 TCe s'abreuvent en quantité de lubrifiant, ce qui peu conduire à la casse dès 40 000 km.

VERSION GRAND SCÉNIC

VERSION RESTYLÉE 2013

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	520 €
Amortisseurs AR	490 €
Embrayage	1110 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1160 €
2 Pneus	220 €

*1.6 dCi 130

DATES CLÉS
Lancement:
04-09 (Grand)
05-09 (Scénic)
Séries spéciales:
15th, Alyum et Bose
Restylage:
12-11/06-13

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Le cas du 1.2 TCe est sans appel : le risque de casse est trop important, malgré le rappel effectué par Renault sur certains exemplaires, pour pouvoir le conseiller. Quant aux Diesel, leur acquisition n'est pas non plus dénuée de risques. Et comme ces blocs représentent plus des deux tiers de l'offre en occasion…

RENAULT SCÉNIC (2016-2023)

À PARTIR DE
5 100 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Renault Grand Scénic

Dans la foulée de l'Espace V, le Scénic 4, qui se décline en deux variantes, tente de faire le lien entre le monde des monospaces, en perte de vitesse, et celui des SUV, en plein boom. L'adoption de grandes roues, des 20'' sur toute la gamme, participe à cet ''effet d'optique''. Mais à ne vouloir fâcher personne, on finit par ne séduire pas grand monde. Les amateurs de SUV lui préfèrent logiquement le Kadjar, tandis que les fans des trois premiers opus lui reprochent d'avoir sacrifier ses sièges individuels au second rang et d'être moins modulable que par le passé. Résultat : des ventes en berne, en neuf comme en occasion, et des décotes vertigineuses.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TCe	130	5,8

Notre avis : La souplesse de cette motorisation ne suffit pas à masquer son manque de couple. Reprise et accélérations sont médiocres. Heureusement la consommation moyenne est très raisonnable.

DIESEL

1.5 dCi	110	3,9

Notre avis : Cette mécanique se retrouve muselée par l'étagement bien trop long de la boîte de vitesses.

1.6 dCi	130	4,5

Notre avis : Les performances deviennent enfin convenables, tandis que l'appétit reste raisonnable.

1.6 dCi	160	4,5

Notre avis : Comme pour le 1.3 TCe, la transmission à double embrayage, peu réactive, annule le gain en puissance mais la souplesse est de très haut vol.

PNEUS
Les réglages des essieux favorisent le grip, mais aussi l'usure rapide des gommes. Changement fréquent en moins de 20 000 km.

R-LINK
Cela ne surprendra pas grand monde que ce système multimédia continue à souvent faire des siennes.

AMORTISSEURS
Ils émettent des claquements sur les routes déformées. Pour Renault, rien d'anormal et donc pas de prise en charge pour les remplacements.

BOÎTES DE VITESSES
Manuelle comme EDC sont concernées par des blocages, entraînant, le plus souvent, un remplacement complet de l'unité.

CLIMATISATION
Le contrôle électronique de la température fonctionne aléatoirement, nécessitant une reprogrammation du module de commande.

CAPTEURS DE PRESSION DES PNEUS
Leurs indications sont fantaisistes et une réinitialisation, même effectuée en concession, ne règle pas forcément ce souci.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	190 €
Plaquettes AR	200 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	320 €
Embrayage	1110 €
Kit de distribution	1050 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1350 €
2 Pneus	290 €

*1.5 dCi 110

DATES CLÉS
Lancement: 09-16
Séries spéciales: Limited
Restylage: 10-20

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

Reposant sur la base de la Mégane 4, il est logique que ce Scénic en reprenne les problèmes de fiabilité. Cela ne manque toutefois pas de chiffonner, d'autant que, en presque 4 ans de carrière, pas grand-chose n'a été amélioré. Renault ne cachant pas que cette dynastie arrive à son terme, ce manque d'investissement semble, lui aussi, logique.

RENAULT TALISMAN (2015-2022)

À PARTIR DE
8 300 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 TCe	200	8,6*

Notre avis : Largement plus gourmand que la variante de 150 ch, ce bloc ne progresse pas réellement sur le plan des performances malgré ses 50 chevaux supplémentaires.

DIESEL

1.5 dCi	110	5,3*

Notre avis : Cet ascète est loin d'être ridicule lors des longs trajets. Il est toutefois préférable d'éviter les versions Estate, plus lourdes.

1.6 dCi	130	6*

Notre avis : Sa cylindrée supérieure lui donne un peu plus d'allonge et de souplesse que le 1.5, mais il ne brille pas davantage dans l'exercice des reprises.

1.6 dCi	160	6,7*

Notre avis : Avec un second turbo, ce 1.6 est transfiguré. Certes, ce n'est pas encore un sportif mais il est à l'aise dans toutes les configurations.

Pour remplacer deux modèles au succès commercial très mitigé, les Laguna 3 et Latitude, Renault a développé l'unique Talisman qui abandonne le hayon cher aux familiales de la marque depuis la R16. Proposée en berline tricorps et en break Estate, ce modèle joue la carte du classicisme esthétique mais n'hésite pas à innover sur le plan technique en reprenant le dispositif à 4 roues directrices 4Control déjà vu sur la Laguna. Insuffisant, toutefois, pour compenser un manque d'image flagrant et les ratés, tant en matière de fiabilité que de qualité de fabrication, des premiers exemplaires. En occasion, les bonnes opportunités sont donc légion.

R-LINK
Malgré de nombreuses mises à jour, que le réseau applique aux modèles déjà en circulation, les bugs sont toujours présents.

ESSIEU ARRIÈRE
Comme sur la Mégane, il devient, ici aussi, bruyant au fil des kilomètres. Une injection de mousse dans sa partie creuse semble résoudre le problème.

PNEUS AVANT
Cette Renault les consomme avec gourmandise, obligeant parfois à des remplacements dès 20 000 km. Ce phénomène concerne aussi l'arrière sur les versions 4Control.

TURBO
Longtemps seul moteur Diesel disponible, le 1.6 dCi connait des faiblesses, qui apparaissent parfois dès 60000 km, de cet élément majeur.

EMBRAYAGE
Son usure est parfois rapide, avec des remplacements effectués aux alentours de 80000 km, non pas sur les boîtes manuelles, mais sur l'EDC, qui en compte deux !

BOITE EDC
Une part importante du parc est concernée par des crises d'à-coups qui dégénèrent, parfois, en blocage totale de la transmission.

VERSION RESTYLÉE

TALISMAN ESTATE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	340€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	490€
Amortisseurs AR	410€
Embrayage	1140€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1140€
2 Pneus	300€

*1.6 dCi 130

DATES CLÉS

Lancement:
11-15 (4p.)/04-16 (Estate)

Séries spéciales:
Limited

Restylage:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Avec la Talisman, Renault espérait reprendre pied dans une catégorie où il ne compte plus guère depuis plusieurs décennies. Pour cela, il aurait fallu proposer à une clientèle exigeante un produit parfaitement mis au point. C'est très loin d'être le cas en ce qui concerne la Talisman, comme pour tous les hauts de gamme Renault de la même génération.

RENAULT ESPACE (2015-2023)

À PARTIR DE
12 100 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 TCe	200	9,2*

Notre avis : Pas aussi vif que ce que sa cavalerie pourrait laisser croire, ce moteur d'une puissance de 200 ch se distingue par sa souplesse et l'agrément qu'il délivre. Il n'est pas économe lors des passages à la pompe : comptez un peu plus de 9 litres en moyenne !

DIESEL

1.6 dCi	160	7,5*

Notre avis : Avec un deuxième turbo, le 1.6 dCi gagne encore en moelleux. La boîte EDC, livrée de série, participe à cette sensation.

Les monospaces n'ayant plus le vent en poupe, Renault a décidé de transformer son porte-drapeau en crossover. Mais sans pour autant se départir de plusieurs des caractéristiques qui ont fait le succès de la lignée des Espace, à commencer par un habitacle très lumineux. A ce niveau de gamme, l'Espace 5 est le seul modèle à se passer des quatre roues motrices, mais, en contrepartie, il est le premier à avoir pu disposer du 4Control, un dispositif à 4 roues directrices qui lui donne une agilité étonnante pour un véhicule de ce gabarit. Si sa gamme fait la part belle au Diesel, ce Renault propose tout de même, en occasion, deux moteurs essence de 200 et 225 ch.

4CONTROL
Des craquements se font parfois entendre au niveau des roues arrière. Ils sont dus aux actionneurs.

R-LINK
Identique à celui que l'on trouve sur toute la gamme Renault, ce dispositif impose de nombreux passages en concession pour tenter de venir à bout de ses bugs.

BOÎTE EDC
Elle a dû être remplacée sur de nombreux exemplaires car elle générait de forts à-coups au passage des rapports ou, pire, se bloquait sur l'un d'entre eux.

MOBILIER DE BORD
Après quelques dizaines de milliers de kilomètres, les "rossignols" s'y installent. Des bruits incongrus à ce niveau de gamme.

ESSIEU ARRIÈRE
Semi-rigide, il produit souvent des claquements en vieillissant. Seule solution trouvée par le réseau : injecter de la mousse expansive dans sa partie creuse.

HAYON ÉLECTRIQUE
Moteur qui lâche ou commande au pied inopérante, cet équipement agace de nombreux possesseurs de ce modèle.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	560 €
Plaquettes AV	230 €
Plaquettes AR	230 €
Amortisseurs AV	490 €
Amortisseurs AR	480 €
Embrayage	BVA
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1300 €
2 Pneus	400 €

*1.6 dCi 160

DATES CLÉS

Lancement: 01-15

Restylage: 11-19

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

R-Link, boîte EDC, détails de finition... l'Espace actuel souffre des mêmes maux que la plupart des Renault contemporaines. Le hic, c'est que ce qui est tolérable sur une Clio ne l'est plus du tout sur une voiture à ce prix. Renault promet avoir corrigé sa copie sur les versions restylées : le bilan devrait donc s'améliorer dans les prochaines années.

RENAULT CAPTUR (2013-2019)

À PARTIR DE
3 500 €
VOIR COTE P. 226

Lorsque Renault présente le Captur, la marque ne propose qu'un seul SUV, le Koleos, qui ne rencontre guère le succès. C'est donc avec ce dérivé de la Clio 4 que le Losange devient un acteur majeur de cette catégorie en progression. Remplacé, fin 2019, par un tout nouveau modèle, le premier opus s'est distingué par ses coloris originaux et ses astuces de conception, telles que la boîte à gants tiroir ou les selleries à zip, faciles à retirer et lavables en machine. Les acheteurs d'occasion n'ont que l'embarras du choix, tant l'offre est généreuse : essence, Diesel, avec des niveaux de puissances allant de 90 à 150 ch, boîte mécanique ou EDC à double embrayage... Mais gare à certaines variantes, véritables nids à (gros) problèmes.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
0.9 TCe	90	6,9*

Notre avis : Si sa puissance peut sembler suffisante, ce moteur est plus à l'aise en ville que sur route, à cause d'une boîte de vitesses aux rapports trop longs.

1.2 TCe	120	7,4*

Notre avis : Volontaire, ce bloc serait la meilleure option de la gamme si sa fiabilité n'était pas aussi catastrophique.

DIESEL

1.5 dCi	90	5,3*

Notre avis : Un peu plus de discrétion ne serait pas malvenue, mais, avec son appétit d'oiseau, ce dCi fait l'unanimité.

1.5 dCi	110	5,4*

Notre avis : Encore plus polyvalente, et à peine plus gourmande, que le 90 ch, cette déclinaison 110 ch du 1.5 dCi a un seul défaut : ses tarifs élevés sur le marché de l'occasion.

R-LINK

Malgré l'édition de nombreuses mises à jour, le système multimédia est fréquemment victime de bugs: écran tactile non-opérationnel, affichage figé...

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Un collier mal serré peut causer une fuite de ce précieux liquide sur les 0.9 et 1.2 TCe. A ne pas négliger car un niveau trop faible conduit à la surchauffe puis à la casse moteur.

EMBRAYAGE

Il se montre peu endurant sur les moteurs dCi et sur le 0.9 TCe 90. De nombreux propriétaires ont dû le faire remplacer dès 30 000 km.

BOÎTE EDC

A-coups, enclenchement brutal des rapports et usure rapide des embrayages (dès 60 000 km) émaillent la carrière de cette transmission.

VIBRATIONS

Entre 100 et 120 km/h, de nombreux exemplaires sont pris de tremblements. Le souci semble provenir du compartiment moteur (silent-blocs ?) mais le réseau peine à en venir à bout.

HUILE

Le 1.2 TCe est un moteur à fuir. Dès 50 000 km, des problèmes d'étanchéité des cylindres apparaissent, ce qui entraîne une surconsommation d'huile et, dans les cas extrêmes, la casse du bloc.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390 €
Plaquettes AV	330 €
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	360 €
Amortisseurs AR	370 €
Embrayage	830 €
Kit de distribution	760 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1100 €
2 Pneus	320 €

*1.5 dCi 90

DATES CLÉS

Lancement:
03-13

Séries spéciales:
Helly Hansen, Hypnotic et Wave

Restylage:
04-17

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Concernant le 1.2 TCe, il n'y pas débat: le risque de casse moteur est trop important pour envisager son achat. Pour les autres versions, le risque de panne n'est pas négligeable, mais ces dernières sont souvent moins graves. Les meilleurs choix, les 1.3 TCe apparus en fin de carrière, malheureusement rares et chers (dès 10 200 euros).

RENAULT CAPTUR (2020-...)

À PARTIR DE
7 500 €
VOIR COTE P. 226

Dans la foulée de la Clio, dont il dérive très étroitement, le petit SUV du Losange a fait sa mue en 2019. Mais, contrairement à la citadine, il en a profité pour revoir entièrement ses lignes, avec une évidente volonté de monter en gamme. Au passage, il soigne, enfin, ses finitions intérieures. Commercialisé, dans un premier temps, avec de classiques motorisations essence et diesel, le Captur a, fin 2020, abandonné ces dernières. Depuis, une mécanique GPL, une hybride rechargeable puis une full hybrid, cette dernière ayant déjà été vue sous le capot de la Clio 5, sont venues compléter l'offre. Des choix techniques très différents de celui de son principal rival, le Peugeot 2008.

MODÈLE CLONE

Mitsubishi ASX

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TCe	100	6,5*
Notre avis : Sans briller particulièrement sur les grands axes, cette variante se révèle suffisamment polyvalente. Son appétit est très contenu.		
1.3 TCe	130	6,8*
Notre avis : Réactif et alerte, ce 1.3, sobre qui plus est, est assurément le meilleur choix possible pour qui recherche un Captur essence.		
1.3 Mild Hybrid	140	5,7
Notre avis : La micro-hybridation apporte un surcroit de nervosité et fait baisser notablement la consommation.		

DIESEL

1.5 Blue dCi	115	5,9*
Notre avis : Idéal pour les gros rouleurs, le diesel le plus puissant de la gamme est pétri de qualités. Mais il décote très vite.		

HYBRIDE

E-Tech plug-in	160	6,2*
Notre avis : Malgré sa puissance confortable, cette mécanique est muselée par le poids conséquent (1 600 kg). L'autonomie en ville (42 km) est un peu juste.		

BOÎTE À SURVEILLER

Plusieurs propriétaires de versions E-Tech plug-in 160 ont dû déposer leur Captur chez le concessionnaire suite à une alerte de risque de casse de la transmission.

DES PUCES JOUEUSES

Le nombre de Captur touchés par des soucis électroniques (système multimédia, allumage de voyants au tableau de bord...) est déjà élevé. De mauvais augure.

CONSOMMATION D'HUILE

Le 1.5 Blue dCi 115 ch est assoiffé de lubrifiant: il en consomme jusqu'à un demi-litre tous les 1 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	340 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	550 €
Amortisseurs AR	510 €
Embrayage	760 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1080 €
2 Pneus	270 €

*1.3 TCe 130

DATES CLÉS

Lancement:
01-20

Séries spéciales:
Techno Fast Track, E-Tech Engineered

Restylage:
07-24

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

On attendait mieux de ce deuxième opus, censé faire oublier les galères de son prédécesseur. Mais les défaillances électroniques à répétition et les alertes concernant la boîte de la version hybride rechargeable inquiètent quant au vieillissement de ce SUV.

RENAULT ARKANA (2021-...)

À PARTIR DE
14 500 €
VOIR COTE P. 226

Initialement uniquement conçu pour le marché russe, sur la base du Dacia Duster de première génération, l'Arkana est finalement arrivé dans notre pays, non sans faire un détour par la Corée du sud où il est assemblé, mais en se basant sur le deuxième opus du Captur. Un parcours alambiqué qui se traduit pas un grand succès commercial. L'absence de concurrents directs chez les autres constructeurs généralistes y est sans doute pour quelque chose. Mais le choix de ses motorisations (pas de diesel, mais de l'hybride léger et du full hybrid), en phase avec la demande actuelle, est probablement la principale raison de cette forte demande. En occasion, il reste prisé mais, bonne nouvelle pour les acheteurs, ses tarifs sont modérés.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3 TCe	140	7,2*

Notre avis : En entrée de gamme, l'Arkana favorise la douceur de conduite et la sobriété (avec une consommation moyenne quand même supérieure à 7 l/100 km) plutôt que les performances.

HYBRIDE

E-Tech	145	6,3*

Notre avis : L'agrément progresse en flèche, tandis que la consommation chute notablement. Mais ce n'est toujours pas un sportif.

BOÎTE DE VITESSES

Originale, avec ses crabots, celle de la version E-Tech pose de nombreux problèmes : changements de rapports désordonnés, crépine bouchée, voire casse pure et simple.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	410€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	230€
Amortisseurs AV	570€
Amortisseurs AR	560€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1300€
2 Pneus	350€

*E-Tech

DATES CLÉS

Lancement:
03-21

Restylage:
07-23

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Départ excellent pour l'Arkana, sauf pour les variantes hybrides dont la transmission est trop capricieuse. Un souci connu depuis la première apparition de cette boîte de vitesses, sur la Clio 5, et que Renault tarde à solutionner.

RENAULT KADJAR (2015-2022)

À PARTIR DE
3 900 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TCe	130	5,6

Notre avis : Alerte à bas et hauts régimes, ce moteur de 130 ch souffre d'un creux entre les deux, ce qui le rend peu alerte sur route. Heureusement, il consomme peu d'essence !

DIESEL

1.5 dCi	110	3,8

Notre avis : Son manque de couple le pénalise en ville et lorsque famille et bagages sont à bord.

1.6 dCi	130	4,5

Notre avis : Beaucoup plus polyvalente que le 1.5, cette variante est l'une des rares à pouvoir disposer des quatre roues motrices.

Le Koleos étant un modèle Samsung, développé et fabriqué en Corée du sud, le Kadjar est le premier véritable SUV compact de Renault. Pour des raisons de coût de développement, il s'appuie toutefois fortement sur la partie technique d'un autre membre de l'Alliance, le Nissan Qashqai de deuxième génération. Ceci explique l'absence du R-Link jusqu'au restylage ou encore la présence de la boite CVT et de la transmission intégrale. Si le succès commercial a été au rendez-vous lors des premiers mois, l'arrivée de redoutables concurrents, tels que le Peugeot 3008, et les graves problèmes de fiabilité du moteur 1.2 TCe ont rapidement fait retomber le soufflé. Le Kadjar ne doit sa survie en occasion qu'à ses tarifs bien plus bas que ceux de son rival sochalien.

HUILE
Le 1.2 TCe souffre d'un problème de segmentation, qui apparait à partir de 50000 km et conduit à une consommation importante de lubrifiant… voire à la casse du moteur.

GPS
Ses dysfonctionnements sont beaucoup plus rares que ceux du R-Link des autres Renault, mais ils ne sont pas inexistants.

CARROSSERIE
Les larges parties en plastique de piètre facture des boucliers ne sont pas très valorisantes. Une poignée de soucis d'alignement des ouvrants a également été constatée.

HABITACLE
Plastiques et moquettes sont basiques. Quant aux fixations du mobilier, elles prennent très vite du jeu, ce qui entraîne l'apparition de bruits parasites.

PNEUS
Les ingénieurs ont fait le choix de réglages plus incisifs que la moyenne, ce qui n'est pas sans conséquence sur la durée de vie des gommes.

CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS
Il fournit régulièrement des indications erronées. Un contrôle régulier avec un manomètre s'impose donc.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	160 €
Amortisseurs AV	360 €
Amortisseurs AR	490 €
Embrayage	970 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1350 €
2 Pneus	370 €

*1.6 dCi 130

DATES CLÉS

Lancement:
05-15

Séries spéciales:
Armor Lux, Black Edition et Graphite

Restylage:
09-18

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Opter pour un Kadjar Diesel, c'est minimiser le risque d'être la victime d'une panne majeure… mais pas de rendre une visite très (trop ?) régulière à son concessionnaire. En effet, les problèmes d'usure accélérée et de bugs électroniques demeurent en nombre assez élevés. Sans oublier le poids des années, plus visible que sur la plupart de ses rivaux.

RENAULT AUSTRAL (2022-...)

À PARTIR DE
22 000 €
VOIR COTE P. 226

Puisque le Kadjar n'a jamais été capable, commercialement parlant, de prendre le dessus sur le Peugeot 3008, son remplaçant repart d'une feuille vierge. Y compris en changeant de nom. Et plus question d'utiliser des composants Nissan: l'Austral est un pur produit Renault, ce qui lui permet, entre autres, d'avoir recours au système multimédia Google, totalement connecté, et de proposer le 4Control Advanced, le dispositif à 4 roues directrices maison. Sous le capot, toutes les mécaniques sont hybridées, que ce soit de façon légère ou totale, et la transmission est forcément automatisée. Quant au diesel, il n'a désormais plus droit de cité.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.3 Mild Hybrid Adv.	160	7,6
	Notre avis : Difficile de trouver un défaut à cette mécanique. Moins demandée que le full hybrid 200 ch, elle se négocie très aisément en occasion.		
HYBRIDE	E-Tech Full Hybrid	200	6,4
	Notre avis : Si les 3 moteurs (un 1.2 thermique et deux électriques) respirent la santé, la boite à crabots se montre trop lente.		

INJECTEURS
L'allumage du voyant moteur au tableau de bord des versions E-Tech 200 ch implique, à minima, une mise à jour logicielle.

BATTERIE 12V
Sur les versions 130 ch, elle tombe rapidement à un niveau bas de charge, entrainant à-coups moteur voire, un comble pour une voiture automatique, des calages.

BUGS ÉLECTRONIQUES
L'Austral n'est pas épargné par ces soucis de mises au point qui touchent, le plus souvent, des aides à la conduite, telle que la caméra de recul.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	410€
Plaquettes AV	240€
Plaquettes AR	180€
Amortisseurs AV	400€
Amortisseurs AR	540€
Embrayage	sans
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1350€
2 Pneus	340€

*E-Tecj Full Hybrid 200 ch

DATES CLÉS
Lancement:
07-22

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Pour le moment, les défauts récurrents relevés sur l'Austral ont davantage des airs de problèmes de mise au point que de maux conceptuels. Il n'empêche qu'ils se montrent très agaçants.

RENAULT KOLEOS (2016-2023)

À PARTIR DE
7 000 €
VOIR COTE P. 226

DIESEL

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 dCi	130	6,3*

Notre avis : Grâce à son couple important, le moteur d'entrée de gamme assure des reprises éclair.

2.0 dCi	175	8,1*

Notre avis : Mal épaulé par sa transmission X-Tronic, il se révèle peu nerveux et gourmand. Mais quelle douceur !

Après une première tentative peu fructueuse sur le plan commercial, Renault retente toutefois l'expérience Koleos avec, une nouvelle fois, un modèle développé et fabriqué en Corée du sud, mais dont les traits le rattachent, cette fois-ci, à la famille Renault. Malgré son gabarit, ce SUV familial ne propose pourtant que 5 places. Un handicap de taille face à la plupart de ses rivaux, notamment les autres coréens, les Hyundai Santa Fe et Kia Sorento, mais aussi les best-seller du segment : les Peugeot 5008 et Volkswagen Tiguan Allspace. De plus, il n'était proposé en Europe qu'avec une gamme de motorisations réduite, mais entièrement renouvelée lors du restylage de 2019.

BOITE X-TRONIC

Elle est victime de plusieurs maux, notamment des fuites et, très étonnant venant d'une transmission à variation continue, des à-coups.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	190 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	650 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1110 €
2 Pneus	350 €

*2.0 dCi 175

DATES CLÉS

Lancement:
05-17

Restylage:
10-19

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Le Koleos 2 est un cas d'école. Si la liste des problèmes récurrents est assez courte, puisqu'elle ne concerne que la boîte X-Tronic, le nombre d'exemplaires touché par un souci, heureusement peu souvent immobilisant, est lui important. Mais la variété de ces défaillances est telle qu'il est impossible de considérer un point particulièrement faible.

RENAULT ZOE (2019-2024)

À PARTIR DE
13 800 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
R110	109	291*

Notre avis : Avec son autonomie respectable et sa douceur de conduite, cette entrée de gamme est parfaitement recommandable.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
R135	135	320*

Notre avis : Les performances se distinguent peu de celles de la R110 mais son rayon d'action progresse notablement. Et comme elle est à peine plus chère en seconde main…

Même si Renault présente cette citadine comme une nouveauté, il ne s'agit, en réalité, que d'une version profondément restylée du premier opus. Hormis la face avant et la planche de bord, dont la qualité de fabrication est en nette amélioration, les nouveautés esthétiques se font d'ailleurs rares. Ce remodelage marque la disparition des variantes de 75 et 90 ch, seul le moteur R110 étant conservé. En parallèle apparait un inédit R135, accolé à une batterie de 52 kWh, qui permet à la Zoe de rivaliser avec sa nouvelle meilleure ennemie, la Peugeot e-208. La carrière de cette Zoe II sera toutefois assez courte, puisque Renault a d'ores et déjà officialisé qu'elle serait remplacée, à l'horizon 2024, par la nouvelle R5 électrique.

PAS DE RÉCURRENCE

Quelques soucis, notamment électroniques (multimédia, chargeur de smartphone à induction…) ont d'ores et déjà été répertoriés mais ils restent isolés.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	340 €
Plaquettes AV	150 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	550 €
Amortisseurs AR	490 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	190 €

*R110

DATES CLÉS

Lancement:
09-19

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Profitant d'une architecture largement fiabilisée depuis l'apparition, en 2012, de la première Zoe, cette deuxième version lançée en 2019 ne présente pas de graves problèmes de fiabilité. Mais les petits couacs sont tout de même assez fréquents.

SEAT IBIZA (2017-...)

À PARTIR DE
4 600 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0	75	4,9
Notre avis : Sans turbo, ce trois cylindres n'est pas du tout à son aise hors des centres urbains.		
1.0 EcoTSI	95	4,6
Notre avis : Hormis à bas régime, où le couple manque, ce TSI reprend et accélère sans se faire prier.		
1.0 EcoTSI	115	4,6
Notre avis : Malgré 20 ch de plus, ce bloc est à peine plus réactif que le 95 ch à cause de ses rapports de boîte trop longs.		
1.5 TSI EVO	150	4,9
Notre avis : Faute de version Cupra, ce quatre cylindres joue, sans conviction, le rôle du sportif de la gamme.		

Preuve que le groupe Volkswagen accorde encore beaucoup de crédit à sa filiale espagnole, l'Ibiza actuelle fut le premier modèle à utiliser la plateforme MQB A0. Au-delà du charabia technique, cette dernière permet à l'ibère d'accéder à un maximum d'aides à la conduite, tels que le régulateur de vitesse adaptatif. Presque uniquement écoulée en essence, l'Ibiza s'en remet à la dernière génération de blocs à trois et quatre cylindres. Le Diesel n'est pas pour autant absent puisque le 1.6 TDI est disponible en plusieurs configurations. Mais en trouver une de seconde main nécessitera de la patience. Désormais, une seule carrosserie, la 5 portes, est disponible.

CONSOMMATION D'HUILE

Le 1.0 75 en "brûle" un peu plus que la normale. Un coup d'oeil régulier à la jauge s'impose.

ELECTRONIQUE

Des bugs, qui se solutionnent par une mise à jour en concession, affectent les aides à la conduite et l'infodivertissement.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430€
Plaquettes AV	180€
Plaquettes AR	180€
Amortisseurs AV	790€
Amortisseurs AR	460€
Embrayage	1250€
Kit de distribution	1140€
Filtre à particules ou Catalyseur	1640€
2 Pneus	230€

*1.0 EcoTSI 95

DATES CLÉS

Lancement:
04-17

Séries spéciales:
Red Edition, Copa

Restylage:
04-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Difficile d'en vouloir spécifiquement à l'Ibiza pour ses imperfections électroniques, tant elles sont courantes sur le parc automobile actuel. Mieux vaut mettre l'accent sur les défauts qui ont été solutionnés entre les 4ème et 5ème génération tels que ceux liés à la climatisation et aux injecteurs du 1.6 TDI.

SEAT LEON (2012-2020)

À PARTIR DE
4 500 €
VOIR COTE P. 226

Cette cousine technique de la Volkswagen Golf 7 est l'un des modèles qui a permis à Seat de rebondir. Comme cette dernière, la Leon s'est attachée à développer au maximum sa gamme avec pas moins de 4 variantes de carrosserie distinctes. Sous le capot, seuls des blocs de dernière génération ont pris place. Des TSI en essence et des TDI en Diesel, mais pas encore de versions hybrides ou électriques. Stylistiquement, les designers se sont attachés à donner un caractère très latin à cette compacte dont les traits tirés évoquent le dynamisme. Un dessin jugé réussi, puisqu'il a très peu été retouché lors du restylage, et encore actuel. Seul le dessin de la planche de bord a vieilli.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.6 TDI	105	3,8
Notre avis : Cet ascète n'a rien d'un mollasson : au quotidien, il affiche des performances très honorables.		
2.0 TDI	150	4,1
Notre avis : Un premier pas vers la sportivité qui ne néglige ni la souplesse, ni l'agrément de conduite.		
2.0 TDI	184	4,3
Notre avis : Sur le papier, les performances progressent notablement par rapport au 150 ch. Mais, volant en mains, les sensations ne sont pas de la partie.		

OPTIQUES
Sur les modèles avant restylage, on relève de nombreuses fissures le plus souvent à l'avant, même les feux ne sont pas tous épargnés.

HABITACLE
Les assemblages ne sont pas aussi soignés que ceux de ses clones allemands. Dès 40000 km, certains propriétaires se plaignent de bruits de mobilier.

REFROIDISSEMENT
Son bloc de commande affiche des défaillances dès 20 000 km sur le 1.8 TSI.

CHAÎNE DE DISTRIBUTION
Décalage, blocage de son mécanisme d'entrainement ou du variateur d'arbre à cames ont entraîné la casse de quelques 1.2 TSI 105.

BOÎTE MANUELLE
Les passages de rapports sont parfois difficiles. La boîte a dû être remplacée sur une petite poignée d'autos.

BOÎTE DSG
Jusqu'à l'été 2014, son double embrayage et le Mécatronic peuvent rendre l'âme précocement. Les Leon entretenues dans le réseau depuis 2015 ont reçu une huile qui règle ce problème.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430€
Plaquettes AV	210€
Plaquettes AR	170€
Amortisseurs AV	570€
Amortisseurs AR	440€
Embrayage	1080€
Kit de distribution	780€
Filtre à particules ou Catalyseur	1210€
2 Pneus	190€

*1.4 TSI 125

DATES CLÉS
Lancement:
09-12 (berl.)/03-13 (SC)/09-13 (ST)/09-14 (X-Perience)
Restylage:
10-16

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

La Leon n'a pas profité autant que l'on pouvait l'espérer de l'expérience des Audi A3 de troisième génération et Volkswagen Golf 7, dont elle reprend les entrailles, pour s'affranchir de défauts de jeunesse. Certaines défaillances ayant même perduré, le bilan fiabilité de ce troisième opus s'avère décevant.

SEAT LEON (2020-...)

À PARTIR DE
9 000 €
VOIR COTE P. 226

HYBRIDE

MODÈLE CLONE

Cupra Leon

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
eHybrid	204	7,5*

Notre avis : Idéale pour les habitués des petits trajets (40 km en 100% électrique), cette mécanique est également un régal d'agrément.

eHybrid Cupra	245	7,7*

Notre avis : Malgré son versant écologique (42 km d'autonomie électrique), cette version se revendique sportive, par ses performances mais aussi par son comportement.

Comme les Audi A3 et VW Golf contemporaines, la Leon 4 est, techniquement, une évolution de la 3. Cela ne l'empêche de compléter très largement son arsenal technologique aves des aides à la conduite dernier cri et une variante hybride rechargeable. La gamme se décline toujours en version berline 5 portes et break Sportstourer, mais plus en sportive, ce privilège étant désormais réservé à la jeune marque Cupra Si l'évolution esthétique est notable, le bond en avant de la qualité de fabrication l'est encore plus, à tel point que cette ibère tutoie désormais ses cousines germaines. En parallèle, elle continue de proposer des tarifs très attractifs, notamment en occasion où Seat souffre encore, sur notre marché, d'un léger déficit d'image.

BILAN VIERGE

Pour le moment, aucune défaillance chronique n'est à signaler. Un excellent bilan qu'il faudra confirmer dans le temps.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	510€
Plaquettes AV	380€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	810€
Amortisseurs AR	790€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	1150€
Filtre à particules ou Catalyseur	1570€
2 Pneus	270€

*eHybrid 204

DATES CLÉS

Lancement:
03-20

Séries spéciales:
Urban

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Profitant des enseignements de la première génération de modèles développés sur la plateforme MQB, l'actuelle Leon parvient à éviter les défauts de jeunesse. Fiable et désormais très bien construite, elle est, plus que jamais, un modèle intéressant sur le marché des compactes d'occasion.

SEAT ARONA (2017-...)

À PARTIR DE
5 300 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 EcoTSI	95	6,8*
Notre avis : Grâce à son couple généreux (175 Nm dès 1 500 tr/mn), ce moteur d'entrée de gamme affiche des performances convaincantes.		
1.0 EcoTSI	115	6,8*
Notre avis : Par rapport à la version 95 ch, cette variante assure un agrément supérieur et ne craint pas de rouler très chargée.		
1.5 TSI	150	6,2
Notre avis : Armé de ce quatre cylindres, l'Arona devient l'un des modèles les plus performants de sa catégorie.		

DIESEL

1.6 TDI	95	6,1*
Notre avis : Les TDI du groupe Volkswagen se sont souvent distingués par leur couple élevé. Avec 250 Nm, celui-ci ne fait pas exception et assure des relances satisfaisantes.		

Dans la foulée de l'Ateca, Seat a rapidement complété sa gamme de SUV avec un modèle citadin. Reposant sur la plateforme MQB A0, déjà utilisée par l'Ibiza mais également par la Volkswagen Polo, l'Arona ne propose pas de version à transmission intégrale. Un "oubli" sans réelle conséquence dans ce segment, tant la demande pour ce type de transmission est faible. Articulée autour de trois blocs, les 1.0 TSI, 1.5 TSI et 1.6 TDI, la gamme a proposé jusqu'à cinq niveaux de puissance, la plupart d'entre eux pouvant être associé à la boite DSG à 7 rapports. Comme sa sœur Ibiza, l'Arona a reçu une nouvelle planche de bord à l'été 2021. Elle a, de plus, reçu un léger restylage extérieur.

ELECTRONIQUE

Dans de nombreux cas, certains voyants du tableau de bord (ESP, Stop & Start…) s'allument et s'éteignent sans raison.

CLIMATISATION

Le condenseur est mal protégé des projections de gravillons. Dans le pire des cas, il peut être percé et doit alors être changé.

FREIN À MAIN

Quelques propriétaires, dont l'Arona était stationné en pente, l'ont vu lâcher.

COMBINÉ D'INSTRUMENTATION

Des problèmes de fonctionnement ont nécessité une reprogrammation.

DISQUES DE FREIN

Les ennuis commencent avec des couinements lors des freinages, associateurs d'un voilage. Il faut alors les remplacer (dès 20 000 km).

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	270€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	570€
Amortisseurs AR	540€
Embrayage	1490€
Kit de distribution	780€
Filtre à particules ou Catalyseur	930€
2 Pneus	330€

*1.0 EcoTSI 115

DATES CLÉS

Lancement:
09-17

Séries spéciales:
Urban, Copa

Restylage:
05-21

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si ce n'est les soucis liés au condenseur de climatisation, qui relève plus du problème de conception que de fiabilité, aucune tare d'importance n'est, jusqu'à présent, signalée sur l'Arona. Mais la multiplication des "petits" problèmes agace. Abordable en occasion, il demeure néanmoins l'un des meilleurs choix du segment.

SEAT ATECA (2016-...)

À PARTIR DE
10 600 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Cupra Ateca

C'est avec ce modèle que Seat a investi le marché des SUV. Cousin technique du Volkswagen Tiguan, il est plus compact et plus léger, ce qui lui permet de mettre en avant un comportement plus dynamique, marque de fabrique de la marque espagnole. Commercialisé avec des moteurs plutôt sages, dont les puissances allaient de 115 à 150 ch, il a dû attendre plus d'une année avant de se doter de deux blocs de 190 ch, un essence et un Diesel. Depuis, il a eu l'honneur d'être le premier modèle à être commercialisé sous la marque Cupra. Il embarque alors la variante 300 ch du 2.0 TSI. Après une carrière en neuf des plus honorables, il cède sa place à l'inédit Terramar, uniquement vendu sous le label Cupra.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 EcoTSI	150	8,3*

Notre avis : Avec sa boîte de vitesses manuelle bien étagée, ce moteur TSI, plutôt sobre par ailleurs (en moyenne 8,3 l aux 100 km), affiche de belles reprises grâce à sa puissance de 150 ch.

DIESEL

2.0 TDI	150	6,7*

Notre avis : Discret et efficace, c'est le bon choix. Seul hic, il est difficile de dégoter des exemplaires équipés de la boîte DSG.

2.0 TDI	190	7,4*

Notre avis : Malgré les apparences (on le trouve souvent dans la finition FR), ce bloc privilégie la douceur avec sa DSG livrée de série.

MOBILIER DE BORD
Des rossignols se sont invités dans le mobilier de bord de certains exemplaires. D'autres émettent des claquements sur mauvaises routes.

ADBLUE
Des dysfonctionnements de ce système sur les 2.0 TDI. Jusqu'à présent, Seat prend en charge la réparation.

POMPE À EAU
Les fuites sont fréquentes sur la 1.4 EcoTSI 150 ch. Les premiers signes, qui nécessitent son remplacement, apparaissent dès 50 000 km.

FRONT ASSIST
Ce freinage automatique d'urgence se déclenche parfois, toujours à basse vitesse, sans raison apparente.

BOÎTE DE VITESSES MANUELLE
Les changements de rapports sont parfois assez durs. Un problème qui semble surtout concerner les versions dotées du 1.4 EcoTSI.

SYSTÈME MULTIMÉDIA
Des cas signalés de refus de s'allumer. Il faut alors passer en concession pour une mise à jour du logiciel de commande.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	560 €
Plaquettes AV	250 €
Plaquettes AR	180 €
Amortisseurs AV	690 €
Amortisseurs AR	680 €
Embrayage	1250 €
Kit de distribution	730 €
Filtre à particules ou Catalyseur	950 €
2 Pneus	300 €

*1.4 EcoTSI 150

DATES CLÉS

Lancement:
03-16

Séries spéciales:
Copa

Restylage:
06-20

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Hormis quelques soucis récurrents concernant l'électronique et les pompes à eau du répandu 1.4 EcoTSI, l'Ateca est un fidèle compagnon de route. C'est l'avantage de reprendre des éléments techniques déjà éprouvés par d'autres modèles. En revanche, les bruits qui perturbent le silence qui règne à bord semblent témoigner d'une recherche trop poussée d'économies lors du développement.

ŠKODA FABIA (2014-2021)

À PARTIR DE 3 300 €
VOIR COTE P. 226

Dernière citadine du groupe Volkswagen à ne pas reposer sur la plateforme MQB A0, la Fabia 3 n'a pas eu droit à une armada technologique aussi complète que celle des Audi A1, Seat Ibiza et Volkswagen Polo. De plus, la marque tchèque étant toujours pénalisée, du moins en France, par un manque d'image, cette Skoda voit ses cotes s'effriter plus rapidement que celles de ses cousines. L'occasion de s'offrir, à bon compte, une petite auto aux mécaniques pétillantes, à l'habitabilité généreuse et, surtout sur la version Combi, au volume de coffre record. La Fabia 3 est, d'ailleurs, la dernière représentante de sa catégorie à disposer d'une variante break. Sa remplaçante fait également l'impasse sur le diesel.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TSI	90	6,8*

Notre avis : Il affiche une polyvalence honorable sans briller particulièrement, ni en reprises, ni en consommation.

1.0 TSI	95	4,4

Notre avis : Plus léger et plus performant que le 1.2 TSI 90, ce trois cylindres se montre également plus fiable.

DIESEL

1.4 TDI	90	3,9

Notre avis : Hormis sa sobriété, ce TDI n'a que peu d'intérêt : il est bruyant et creux à bas régimes.

BOÎTE MANUELLE

Le passage des rapports est parfois difficile sur les versions essence. Pour quelques Fabia, il a fallu remplacer, sous garantie, la boite suite à un blocage complet.

SONDE LAMBDA

Le voyant au tableau de bord signalant un défaut s'allume parfois. Pas de problèmes avec cette sonde, mais juste une réinitialisation de ce voyant à effectuer.

BOÎTIER PAPILLON

Une poignée de 1.0 MPI ont rencontré des soucis de dysfonctionnements de cette pièce, à partir de 50 000 km.

POMPE À EAU

Fuite et grippages sur les 1.4 TDI, nécessitant son remplacement généralement aux environs de 50 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400€
Plaquettes AV	200€
Plaquettes AR	190€
Amortisseurs AV	440€
Amortisseurs AR	390€
Embrayage	1610€
Kit de distribution	890€
Filtre à particules ou Catalyseur	1010€
2 Pneus	270€

*1.2 TSI 90

DATES CLÉS

Lancement:
10-14

Séries spéciales:
Monte Carlo

Restylage:
03-18

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Aucun incident grave n'a été suffisamment récurrent sur la Fabia pour pouvoir entacher sa fiabilité d'ensemble. D'autant que les 1.0 essence, les seuls moteurs disponibles en neuf à partir du restylage, qu'ils soient atmosphériques ou turbocompressés, semblent très costauds. Elle mérite donc amplement que l'on s'intéresse davantage à elle.

ŠKODA FABIA (2021-...)

À PARTIR DE
7 400 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 MPI	80	5,7*
Notre avis : Pour un usage limité à la ville et ses alentours, ce moteur suffira. D'autant qu'il est peu gourmand en carburant.		
1.0 TSI	110	6,7*
Notre avis : Plus encore que polyvalente, cette variante fait preuve d'un certain dynamisme malgré le fonctionnement parfois un peu heurté de la mécanique.		
1.5 TSI	150	5,7
Notre avis : Avec des performances encore dignes, il n'y a pas si longtemps, de GTI, cette Fabia est franchement plaisante à conduire.		

Jusqu'alors en décalage, sur le plan technique, d'une génération avec sa cousine porteuse du logo Volkswagen, la Fabia profite, avec cet opus, des dernières technologies du groupe allemand. L'adoption de la plateforme MQB 0 permet à la petite tchèque d'embarquer une multitude d'aides à la conduite et des moteurs à la pointe. Si ceux-ci fonctionnent exclusivement au sans-plomb, ils ne sont, par ailleurs, dans aucun cas dotés du moindre dispositif d'hybridation. Pour séduire, la Fabia compte plutôt sur son habitacle spacieux, un équipement complet et, sur le marché de l'occasion, des prix modérés. Cette génération n'est disponible qu'en berline 5 portes.

HUILE

Certains utilisateurs de versions 1.0 MPI 80 se plaignent d'un appétit démesuré : jusqu'à 1,5 l tous les 15 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	190 €
Amortisseurs AV	450 €
Amortisseurs AR	410 €
Embrayage	1710 €
Kit de distribution	890 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1110 €
2 Pneus	400 €

*1.0 TSI 110

DATES CLÉS

Lancement:
09-21

Séries spéciales:
Clever Edition / 130

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Excellent début de carrière pour celle qui sera sans doute la dernière des Fabia. Si, jusqu'à présent, la surconsommation d'huile de certains 1.0 atmosphériques n'a pas eu de conséquences, elle est toutefois à surveiller de très près.

ŠKODA OCTAVIA (2020-...)

À PARTIR DE
10 100 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	110	5,2
Notre avis : Il ne faut certes pas attendre des performances remarquables de ce trois cylindres, mais il fait correctement le job, sauf lorsqu'il est associé à la carrosserie Combi.		
2.0 TSI	245	8,8
Notre avis : Le moteur de la Golf GTI est ici un peu plus à la peine, mais, même en charge, il assure sans peine des dépassements éclairs.		

DIESEL

2.0 TDI	150	5,3
Notre avis : Egal à lui-même, ce TDI parvient à marier brillamment vélocité et sobriété, principalement lorsqu'il est couplé à la boite DSG.		

Comme tous les constructeurs devant renouveler leur best-seller, Skoda a marché sur des œufs pour développer le 4ème opus de son Octavia. Si la base technique, la fameuse plateforme MQB, a à peine évolué par rapport à la précédente génération, les changements apportés au design sont également minimes. C'est surtout en matière de motorisation que cette familiale a mis le paquet, avec l'arrivée de blocs à micro-hybridation et hybrides rechargeables. Comme toujours, la gamme est très large avec trois carrosseries (berline 5 portes, break Combi et crossover Scout), des puissances allant de 110 à 245 ch et la possibilité, sur certaines versions, d'opter pour la transmission intégrale. L'offre en occasion est, pour le moment, assez limitée.

EXCELLENT DÉPART

Jusqu'à présent, très peu de défaillances ont été relevées. C'est l'un des avantages de reprendre une base éprouvée.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	350€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	560€
Amortisseurs AR	540€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	770€
Filtre à particules ou Catalyseur	1470€
2 Pneus	320€

*2.0 TDI 150 DSG

DATES CLÉS

Lancement:
07-20
Restylage:
02-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Depuis toujours, l'Octavia est, techniquement parlant, une Volkswagen Golf avec un habitacle et un coffre beaucoup plus généreux. Une recette qui permet à la tchèque de laisser sa cousine essuyer les éventuels plâtres. Et comme ses tarifs en occasion sont plus digestes, difficile de ne pas se laisser séduire.

ŠKODA KAMIQ (2019-...)

À PARTIR DE
8 200 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	116	6,6*
Notre avis : Ce trois cylindres affiche des prestations honorables, tant en matière d'accélérations et de reprises que d'accélérations.		
1.5 TSI	150	6,7*
Notre avis : Doux, volontaire, agréable et discret, le seul quatre cylindres essence de la gamme a également le bon goût d'être sobre.		

Cousin des Seat Arona et Volkswagen T-Cross, le Kamiq est sans nul doute le plus original de la bande. Il se distingue également, c'est une constante chez Skoda, par un espace intérieur inhabituellement généreux pour un modèle de cette catégorie. Techniquement, en revanche, il se veut plus sage. Pas de variante à transmission intégrale au programme et des moteurs dont les puissances vont de 95 à 150 ch, avec un unique diesel, le 1.6 TDI de 116 ch, abandonné en fin d'année 2020. Pénalisée par un manque d'image et une politique très agressive sur le neuf, les cotes se tassent assez rapidement, faisant de ce méconnu une excellente affaire en seconde main.

D'EXCELLENTS DÉBUTS

Techniquement, le Kamiq est identique à l'actuelle Volkswagen Polo. Il est donc épargné par les imperfections dues à un début de production.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	380 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	250 €
Amortisseurs AV	450 €
Amortisseurs AR	420 €
Embrayage	2040 €
Kit de distribution	830 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1400 €
2 Pneus	380 €

*1.0 TSI 116

DATES CLÉS

Lancement:
07-19

Restylage:
02-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

En mutualisant au maximum les éléments techniques entre ses différentes marques, le groupe Volkswagen parvient à réduire quasiment à néant le risque de pannes sur ses modèles les plus récents, comme le démontre ce Skoda Kamiq.

ŠKODA KAROQ (2017-...)

À PARTIR DE
7 700 €
VOIR COTE P. 226

Comme tous les généralistes, Skoda a, ces dernières années, développé sa gamme de SUV. Après le Kodiaq, c'est le Karoq, cousin du Volkswagen Tiguan, qui a pris la route. Son style sobre, dont la seule originalité réside dans le dessin des feux arrière, et sa présentation classique mais soignée en font une option à ne pas négliger. Disponible en deux ou quatre roues motrices, ce Skoda propose des puissances allant de 110 à 190 ch, déclinées à la fois en essence et en Diesel. Son excellent rapport prix / équipement en neuf demeure en occasion, la marque tchèque du groupe Volkswagen souffrant encore d'un petit déficit d'image sur notre territoire.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	116	7,6*

Notre avis : En dehors des centres-urbains, ce trois cylindres n'est guère à la fête. A éviter pour les longs trajets.

1.5 TSI	150	6,4*

Notre avis : Reprises et accélérations sont d'un bon niveau, le tout étant assuré en souplesse et en sobriété.

DIESEL

1.6 TDI	116	6,4*

Notre avis : Ce moteur parvient à rester sobre et discret, mais sans jamais montrer de faiblesse, même sur voies rapides.

2.0 TDI	150	6,9*

Notre avis : C'est assurément le TDI qui va le mieux au Karoq. Souple en ville, il ne manque pas de nervosité sur route.

ELECTRONIQUE

De nombreuses fonctions (alerte d'angles de mort, radars de stationnement, système multimédia…) souffrent de bugs nécessitant une reprogrammation.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	550€
Plaquettes AV	320€
Plaquettes AR	260€
Amortisseurs AV	590€
Amortisseurs AR	580€
Embrayage	1160€
Kit de distribution	1060€
Filtre à particules ou Catalyseur	1570€
2 Pneus	330€

*1.5 TSI 150

DATES CLÉS

Lancement:
10/17

Restylage:
05/22

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Les problèmes qui touchent les fonctions électroniques du Karoq concernent un nombre trop important d'exemplaires pour que celui-ci puisse prétendre à une cinquième étoile. C'est étonnant dans la mesure où il n'a recourt qu'à des composants déjà utilisés sur d'autres modèles, sur lesquels ils posent bien moins de problèmes.

ŠKODA KODIAQ (2016-2023)

À PARTIR DE
8 500 €
VOIR COTE P. 226

Après un essai avec l'original Yeti, au succès commercial mitigé, Skoda retente sa chance sur le marché du SUV avec le Kodiaq. Plus classique esthétiquement, celui-ci reprend les atouts majeurs de la marque tchèque au nombre desquels on compte l'habitabilité, le volume de coffre et un rapport prix/équipement très soigné. Carton plein en neuf comme en occasion où les acheteurs s'arrachent littéralement ce modèle. Commercialisé avec une gamme restreinte, il n'a eu de cesse de la développer depuis avec le baroudeur Scout, le dynamique Sportline et le sportif RS, avec des puissances allant de 125 à 245 ch. La face avant et la partie arrière ont été redessinées au printemps 2021.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.4 TSI	150	8,4*

Notre avis : Plus volontaire et plus souple que le petit 125 ch, ce moteur TSI 150 ch a également, malheureusement, plus d'appétit lors des passages à la pompe.

DIESEL

2.0 TDI	150	6,6*

Notre avis : A vide ou avec familles et bagages, ce TDI ne faiblit pas. Sa souplesse et sa sobriété séduisent au quotidien.

2.0 TDI	190	7,8*

Notre avis : Avec ce moteur, on retrouve les performances d'un break familial. Mais, en occasion, il est bien plus cher que le 150 ch.

CONSOMMATION D'HUILE

Le niveau est à vérifier régulièrement sur les 2.0 TDI, qui peuvent en "boire" jusqu'à 1 l/1 000 km.

ELECTRONIQUE

Des défauts de fonctionnement affectent les aides à la conduite ou entraînent l'allumage de voyants au tableau de bord.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	380€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	530€
Amortisseurs AR	430€
Embrayage	1390€
Kit de distribution	1610€
Filtre à particules ou Catalyseur	2230€
2 Pneus	350€

*2.0 TDI 150

DATES CLÉS

Lancement:
10-16

Restylage:
05-21

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Les soucis électroniques du début de carrière, ce sont malheureusement de grands classiques de l'automobile moderne. Le Kodiaq, bien qu'il utilise des éléments déjà vus sur d'autres modèles du groupe Volkswagen, ne parvient pas à les éviter. Pas de quoi empêcher de tchèque d'être parmi les meilleurs du marché. Méfiance, toutefois, sur l'appétit en lubrifiant du 2.0 TDI.

SMART FORTWO (2007-2014)

À PARTIR DE
3 500 €
VOIR COTE P. 226

Le plus petit des modèles commercialisés en Europe a sacrément grandi en passant de la première à la deuxième génération : + 19 cm. Cette crise de croissance s'accompagne d'une certaine maturité, notamment visible à l'intérieur où le mobilier perd une grande partie de ses coloris vifs au "profit" d'un camaïeu de noir et de gris. Mature, la Fortwo 2 le devient aussi mécaniquement avec l'apparition d'une version 100 % électrique qui ne représentera, au final, qu'une infime partie des ventes. Un sort partagé avec la version Diesel, qui n'a aucune justification économique dans une auto destinée exclusivement à la ville. En occasion, on trouve donc presque exclusivement des versions essence.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0	61	4,8
Notre avis : Des prestations minimales en matière de reprises qui le rendent peu à l'aise sur les boulevards urbains.		
1.0	71	6,4*
Notre avis : Le juste milieu pour qui utilise la Fortwo exclusivement dans son élément : la ville.		
1.0 Turbo	84	4,9
Notre avis : Le turbo lui fait largement gagner en agrément. En contrepartie, elle consomme plus mais cela reste raisonnable.		
1.0 Turbo	100	5,1
Notre avis : La Fortwo devient ici une petit bombinette. Mais est-ce vraiment utile pour un usage strictement urbain ?		

DIESEL

0.8 cdi	45	3,3
Notre avis : Certes, elle consomme très peu, mais son niveau sonore et son manque d'allant lui font perdre tout intérêt.		

ALTERNATEUR
Un peu faiblard, il faut parfois procéder à son remplacement aux alentours de 80 000 km.

EMBRAYAGE
La Smart étant exclusivement équipée de boîtes robotisées, son usure précoce (dès 30000 km) ne peut pas être imputée à la conduite de ses utilisateurs.

CLIMATISATION
Des fuites du compresseur ont nécessité son remplacement. Dès 70 000 km pour les cas les plus précoces.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	160€
Plaquettes AV	70€
Plaquettes AR	Tambours
Amortisseurs AV	360€
Amortisseurs AR	260€
Embrayage	1170€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1230€
2 Pneus	210€

*1.0 71

DATES CLÉS
Lancement:
03-07
Séries spéciales:
Launch Edition, Neutroclimat et Sharpred
Restylage:
07-10

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Plus que de réels soucis de conception qui entraîneraient des pannes, la Fortwo est principalement victime de pièces peu endurantes. Malheureusement, si certaines pièces d'usure se révèlent très abordables, les éléments victimes de ces usures précoces sont, pour leur part, anormalement coûteux pour un modèle de cette catégorie.

SUZUKI SWIFT (2017-2024)

À PARTIR DE
4 500 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	90	4,6
Notre avis : Trop mou à bas régimes, ce bloc est peu agréable en ville. Mieux vaut profiter de sa puissance confortable sur route.		
1.2 SHVS	90	4,1
Notre avis : L'alternateur 48V permet à ce quatre cylindres de moins souffrir de creux à bas régime. Et la consommation chute.		
1.0	111	4,8
Notre avis : Plus polyvalent, ce trois cylindres turbocompressé serait le moteur qui sied le mieux à la Swift… s'il n'y avait pas sa déclinaison hybride.		
1.0	111	5,6*
Notre avis : Avec son poids plume et son couple disponible à bas régime, cette Swift est une véritable petite GTI.		
1.4	140	6,4*
Notre avis : Cette bombinette est plus sobre que nerveuse. Mais, grâce au comportement vif, il est tout de même possible de s'amuser à son volant.		

Même si la réputation de Suzuki rassure nombre d'automobilistes français, son modèle star, la Swift, n'a pas toujours été exempte de reproches. La précédente génération, par exemple, a connu de graves problèmes de boite de vitesse manuelle. Développé à partir d'une page blanche, l'actuel opus veut faire oublier ces manquements. Dans ce but, elle a eu recours à de nombreuses motorisations inédites, faisant largement appel au downsizing et à l'hybridation légère. Cette technologie est même désormais imposée, y compris sur la version Sport. Au passage, cette dernière a perdu beaucoup de son pep's, volant au mains. Mais son look, toujours craquant, sert probablement d'argument suffisant pour en acheter une.

ELECTRONIQUE

Les aides à la conduite d'une poignée d'exemplaires ont nécessité une reprogrammation en concession afin de fonctionner correctement.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	410€
Plaquettes AV	250€
Plaquettes AR	280€
Amortisseurs AV	600€
Amortisseurs AR	410€
Embrayage	1200€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1090€
2 Pneus	230€

*1.2 SHVS 90

DATES CLÉS

Lancement:
04-17

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Si la Swift ne parvient pas, à l'instar de la quasi-totalité de ses contemporaines, à éviter l'écueil des bugs électroniques, aucun de ces derniers n'est source d'immobilisation. La Swift 3 voulait faire oublier les problèmes de sa devancière, elle y est parvenue.

TESLA MODEL 3 (2017-...)

À PARTIR DE
18 900 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

MODÈLE CLONE

Tesla Model Y

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Standard	276	409

Notre avis : Les performances sont déjà au rendez-vous. L'autonomie un peu moins, surtout sur les modèles de plus de 100000 km.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Standard	325	324*

Notre avis : Déjà très performante, la deuxième version de l'entrée de gamme souffre toutefois d'une autonomie un peu limitée.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Gde Auto	440	433*

Notre avis : Elle fait trembler nombre de sportives. Et avec plus de 400 km d'autonomie, les longs trajets n'ont rien d'une punition.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Perf	490	533

Notre avis : Avec ce label, la Model 3 rivalise en performance avec la BMW M3 Compétition, la bande-son en moins.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Perf	513	413*

Notre avis : Ses prix en occasion sont très élevés mais cette variante marie à merveille performances et autonomie.

Mal nommée, puisqu'il s'agit, en réalité, de la quatrième Tesla, la Model 3 a vocation à faire du constructeur américain une marque qui compte partout sur la planète. Dans cette mission, elle mise aussi sur l'appui de son dérivé SUV, le Model Y. Leurs tarifs, plus raisonnables que ceux des Model S et Model X, ont ainsi déjà séduit plusieurs centaines de milliers de clients. L'absence de rivales directes a sans doute facilité cet excellent départ. Mais devenir un constructeur de masse n'a rien d'aisé et les débuts des Model 3 et Model Y se sont montrés laborieux, notamment en terme de qualité de fabrication. La politique tarifaire de Tesla en neuf entraine un grand n'importe quoi sur les valeurs en occasion.

PRISE

Des cas de corrosion des contacts métalliques ont été signalés, ce qui perturbe le chargement et peut, à terme, créer des faux-contacts dommageables aux batteries.

FEUX ARRIÈRE

Leur étanchéité est très souvent prise à défaut. En cas de buée à l'intérieur de ces optiques, exigez leur remplacement gratuit.

TRIANGLES DE SUSPENSION

Ils émettent souvent des grincements, sans risque pour le comportement routier. Tesla les remplace gratuitement sur demande.

ECRAN TACTILE

Le réseau Tesla échoue à trouver une solution pérenne pour venir à bout des multiples bugs.

ASSEMBLAGES

Les défauts d'alignement des ouvrants avec le reste de la carrosserie sont très fréquents. De même, à bord, la précision n'est pas toujours de mise.

SELLERIE

Pour jouer à fond la carte de l'écologie, Tesla a opté pour un "cuir végan". Mais ce simili plisse rapidement et des marques définitives apparaissent.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	430€
Plaquettes AV	230€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	nc
Amortisseurs AR	nc
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	470€

*Grande Autonomie

DATES CLÉS

Lancement:
11-18

Restylage:
9-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

Les problèmes de fiabilité sont toujours quasi-inexistants. Mais les petits défauts qui "pourrissent" le quotidien sont de plus en plus nombreux. Inacceptable sur des voitures vendues à ce niveau de tarif.

TOYOTA AYGO X (2021-...)

À PARTIR DE
9 100 €
VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 VVT-i	72	5,3

Notre avis : Un peu trop bavard, ce 3 cylindres a le mérite d'être sobre. Mais, manuelle ou automatique, les transmissions sont très longues. Les reprises sont donc médiocres.

Contrairement aux deux premières générations, l'Aygo 3ème du nom n'a pas été développée en collaboration avec Citroën et Peugeot. 100 % Toyota, cette mini-citadine compte sur ses airs de petit SUV, qui lui valent son suffixe de X (que l'on prononce parfois Cross), pour séduire. En neuf, le défi semble relevé. En occasion, la demande existe, mais elle n'est plus aussi soutenue que par le passé. Pour ne pas faire d'ombre aux Yaris et Yaris Cross, avec lesquelles elle partage sa plateforme, l'Aygo X embarque un seul (petit) moteur 1.0 développant 72 ch. Une mécanique qui la cantonne à un usage urbain, surtout lorsqu'elle est accolée à la boite CVT.

UNE TOYOTA PUR JUS

Hormis quelques imperfections de la sellerie, aucun défaut ne nous a été remonté.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	420 €
Plaquettes AV	300 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	530 €
Amortisseurs AR	460 €
Embrayage	1410 €
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	940 €
2 Pneus	330 €

*1.0 VVT-i 72 ch

DATES CLÉS

Lancement:
03-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Inutile d'épiloguer longuement : nous n'en attendions pas moins d'un modèle totalement développé par Toyota.

TOYOTA YARIS (2011-2020)

À PARTIR DE
3 600 €
VOIR COTE P. 226

Si la troisième génération de la petite nipponne made in France a fait sensation, ce n'est pas à cause de son style, plutôt mièvre lors de sa sortie. C'est grâce à sa variante hybride, la première du genre dans cette catégorie. La plus "propre" des Yaris a d'ailleurs rencontré un succès immédiat et durable puisque plus d'un exemplaire sur deux vendu en France reçoit cette motorisation. A tel point que, lors de son second restylage, elle a perdu sa version Diesel, qui ne présentait plus aucun intérêt. Déclinée en 3 et 5 portes, cette Yaris a quitté la scène en 2020 mais elle est très présente dans les annonces. Gagnant en caractère esthétique lors de ses restylages, elle n'a pas fait évoluer sa qualité de fabrication intérieure de la même manière.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.3 VVT-i	99	5,2

Notre avis : L'étagement beaucoup trop long de sa boîte de vitesses à 6 rapports le bride totalement sur voies rapides. A réserver aux parcours en ville et en agglomération.

DIESEL

1.4 D-4D	90	4,8*

Notre avis : Son manque de couple à bas régime le pénalise en ville. Mais il se révèle être le plus à l'aise des moteurs de la Yaris sur l'autoroute.

HYBRIDE

100h	100	5,6*

Notre avis : Sa douceur, sa consommation et sa souplesse en ville sont exceptionnelles. Mais il est peu à l'aise sur route.

BOITE MANUELLE
Une faiblesse des engrenages a conduit au remplacement de cet élément sur un nombre non négligeable de Yaris.

FILTRE À PARTICULES
La Yaris Diesel n'aime guère les trajets urbains répétés. Son FAP s'encrasse alors dès 60 000 km et une régénération ne suffit pas toujours à solutionner le problème.

CARROSSERIE
La peinture et le plastique composant les boucliers sont de piètre facture, ce qui fait vieillir visuellement de façon prématurée de nombreuses Yaris.

HABITACLE
Le choix des plastiques comme le soin porté à leur assemblage sont indignes de la catégorie. Seul l'écran tactile permet de l'identifier comme étant une voiture moderne.

CONSO D'HUILE
Le niveau des moteurs thermiques est à surveiller tous les 1 000 km au maximum. Certains 1.3 ont même cassé faute de lubrifiant.

BOUGIES
La piètre qualité de certaines références conduit à des démarrages difficiles lorsque les températures sont basses.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	440 €
Plaquettes AV	210 €
Plaquettes AR	170 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	410 €
Embrayage	CVT
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1090 €
2 Pneus	220 €

*100h

DATES CLÉS

Lancement:
09-11

Séries spéciales:
Attitude, France et SkyBlue

Restylage:
07-14/02-17

ANALYSE FIABILITÉ

★★★☆☆

Même un champion de la fiabilité peut se prendre les pieds dans le tapis. Même si la plupart des Yaris ne passeront par les ateliers que pour l'entretien, les remplacements de boîte de vitesses et de moteurs 1.3 sont trop graves pour être passés sous silence. En ce qui concerne la version hybride, le bilan est sans tâche.

TOYOTA YARIS (2020-...)

À PARTIR DE
7 600 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Mazda 2 Hybrid / Toyota Yaris Cross

Celle qui a démocratisé la technologie hybride en Europe a entièrement été renouvelée en 2020. Nouvelle plateforme, design original, qualité de finition en hausse… les progrès sont notables et expliquent le succès que rencontre cette nipponne en France. Un engouement qui s'observe sur les véhicules neufs mais également sur ceux de seconde main. Toujours assemblée dans notre pays, même si des chaines de production ont également été installées au Japon et en République tchèque, la Yaris s'écoule principalement dans sa version hybride, désormais basée sur un trois cylindres. Trois moteurs thermiques sont pourtant au programme : l'accessible 1.0 VVT-i de 70 ch, le routier 1.5 VVT-i de 120 ch et le très sportif GR qui développe 261 ch.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.5 VVT-i	120	5,2
	Notre avis : Si sa polyvalence est l'un de ses atouts, ce moteur peine toutefois à se justifier face à la version hybride, presque aussi puissante.		
HYBRIDE	116h	116	4,8
	Notre avis : Bien plus aboutie que ses devancières, cette mécanique permet à la Yaris d'être à l'aise sur tous les terrains, tout en consommant peu.		

FIABLE COMME UNE TOYOTA

A l'heure actuelle, aucune faiblesse n'a été relevée. Quelques rappels ont toutefois été organisés, concernant, notamment le frein à main.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	480 €
Plaquettes AV	270 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	660 €
Amortisseurs AR	460 €
Embrayage	variateur
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1190 €
2 Pneus	240 €

*116h

DATES CLÉS

Lancement:
04-20
Séries spéciales:
Première
Restylage:
02-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Une Toyota sans problèmes de jeunesse, cela ne surprend guère. Pourtant, le soin apporté à la mise au point par les ingénieurs japonais mérite toujours d'être signalé. Attention, toutefois, à ne pas crier victoire trop vite : les précédentes Yaris n'ont pas toutes été exemptes de problèmes dans le temps.

TOYOTA AURIS (2013-2019)

À PARTIR DE 6 600 €

VOIR COTE P. 226

HYBRIDE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
136h	136	5,7*

Notre avis : Très à l'aise en ville, où sa souplesse et son ascétisme font merveille, cette mécanique est moins agréable sur route à cause de son niveau sonore.

Si la seconde génération d'Auris a marqué les esprits, c'est surtout grâce à sa motorisation hybride, une offre unique, à cette époque, dans la catégorie des berlines compactes généralistes. Pourtant, pas moins de six motorisations thermiques ont pris place sous son capot au fil des années. Dont une, le 1.6 D de 112 ch, provenait directement de la banque d'organes du groupe BMW, rien de moins. Un bloc qui a remplacé, lors du restylage, les deux Diesel maison (1.4 D-4D 90 et 2.0 D-4D 124) dont les prestations n'étaient plus à la hauteur de la concurrence. Au début de l'année 2019, l'Auris a cédé sa place à un modèle portant un nom bien plus célèbre : Corolla.

CACHE-BAGAGES

Sur les breaks Touring Sports, les ergots où il vient se caler en position fermée sont très fragiles.

BOÎTE À GANTS

Le système de fixation est particulièrement fragile. S'il casse, il faut remplacer entièrement la boîte à gants (700 euros).

PHARES

Visiblement victimes d'un problème d'étanchéité, ils sont fréquemment envahis par la buée. Un défaut rédhibitoire au contrôle technique.

INJECTEURS

Des remplacements précoces sont fréquemment signalés sur le 2.0 D-4D 124 ch. Premiers symptômes (allumage du voyant moteur au tableau de bord) dès 80 000 km.

FREINS

Les plaquettes d'origine s'usent très précocement. A l'avant comme à l'arrière, des propriétaires ont dû les faire changer dès 15 000 km.

SIÈGE CONDUCTEUR

La glissière prend rapidement un peu de jeu. Sans danger, mais désagréable à l'usage.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	240€
Amortisseurs AV	600€
Amortisseurs AR	550€
Embrayage	CVT
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1290€
2 Pneus	210€

*136h

DATES CLÉS

Lancement:
01-13 (5p.)/07-13 (Touring Sports)

Séries spéciales:
Feel !, SkyBlue et TechnoLine

Restylage:
05-15

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Comme c'est presque toujours le cas chez Toyota, les moteurs qui siègent sous le capot de l'Auris 2 n'ont pas grand-chose à se reprocher. En revanche, l'usure rapide de certains éléments du mobilier ou d'une poignée de pièces d'usure témoigne d'un manque de soin apporté à certains volets de la conception, même si les progrès sont flagrants par rapport au premier opus.

TOYOTA COROLLA (2018-...)

À PARTIR DE
10 400 €
VOIR COTE P. 226

HYBRIDE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.8	122	5,5*
Notre avis : En berline comme en break, ce moteur fait preuve de douceur et suffit largement à un usage "en bon père de famille", y compris en charge.		
2.0	184	5,5*
Notre avis : L'écart en performances et en réactivité est bien moindre que ce que pourraient laisser croire les 56 ch supplémentaires par rapport au 1.8. Une fausse sportive.		

Après avoir laissé, durant deux générations, sa place à l'Auris, la Corolla est revenu en Europe. Cette 12ème du nom affiche, contrairement à ses devancières, un design typé qui lui permet de rencontrer le succès sur notre marché. Un engouement qu'elle doit également probablement à ses deux motorisations hybrides, seules offres disponibles dans l'Hexagone, de 122 et 180 ch, passées respectivement à 140 et 196 ch début 2023. Comme l'Auris 2, la Corolla se décline en berline 5 portes ainsi qu'en break Touring Sports, plus adapté à un usage familial avec son coffre généreux (624 dm³) qui ne souffre pas trop de l'implantation des batteries, la berline étant ridicule sur ce point avec ses 273 dm³.

ELECTRONIQUE

Divers soucis (bugs du GPS ou d'Apple CarPlay notamment) affectent un nombre non-négligeable d'exemplaires.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	390€
Plaquettes AV	320€
Plaquettes AR	270€
Amortisseurs AV	650€
Amortisseurs AR	590€
Embrayage	CVT
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	750€
2 Pneus	220€

*1.8 Hybride 122

DATES CLÉS

Lancement:
10-18 (5p.) / 11-18 (Touring Sports)
Restylage:
07-22

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Si les quelques bugs électroniques décevront les habitués de la marque, pour qui la fiabilité totale n'est plus une surprise, ils restent peu graves et sont généralement solutionnés par les concessionnaires d'une simple mise à jour. Gageons également que Toyota mettra un point d'honneur à en venir rapidement à bout.

TOYOTA C-HR (2016-2023)

À PARTIR DE
7 700 €
VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
ESSENCE	1.2T	116	7,9*
	Notre avis : Face à l'hybride, ce moteur offre peu d'intérêt. Il est plutôt mou, notamment à bas régime, et consomme pas mal pour sa puissance : près de 8 l aux 100 km.		
HYBRIDE	122h	122	6,1*
	Notre avis : Cette variante séduit par sa douceur et sa sobriété, beaucoup moins par son niveau sonore sur route.		
	184h	184	6,1*
	Notre avis : Les performances augmentent sensiblement par rapport à la version 122h. Mais que la boite reste lente...		

Depuis quelques années, Toyota semble vouloir abandonner les lignes mièvres qui caractérisaient ces modèles pour des dessins parfois très originaux. Ce SUV coupé a initié ce mouvement en 2016. Un coup de poker qui s'est révélé gagnant puisque le C-HR s'est révélé être un important modèle de conquête pour la marque japonaise. Initialement proposé avec un 1.2 Turbo essence et la motorisation hybride de la Prius, il a rapidement abandonné la première dans notre pays, faute de ventes suffisantes. Très légèrement restylé fin 2019, le C-HR reste reconnaissable au premier coup d'œil. Depuis ces retouches, il a complété son offre par le haut avec un 2.0, hybride lui aussi, fort de 184 ch.

ELECTRONIQUE

Quelques bugs, touchant, suivant les cas, les aides à la conduite ou le système d'infodivertissement, ont été signalés. Mais leur fréquence reste faible.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	400 €
Plaquettes AV	340 €
Plaquettes AR	270 €
Amortisseurs AV	570 €
Amortisseurs AR	500 €
Embrayage	CVT
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1480 €
2 Pneus	380 €

*122h

DATES CLÉS

Lancement:
09-16

Séries spéciales:
Dynamic
Ultimate, Design
Ultimate

Restylage:
10-19

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Après une période 2000-2010 marquée par quelques déceptions en matière de fiabilité, Toyota continue à démontrer qu'il est revenu à son meilleur niveau. Dans ce domaine, le C-HR surclasse ainsi tous ses rivaux, faisant de lui l'une des meilleures offres SUV en occasion. Voilà qui explique ses cotes particulièrement élevées.

TOYOTA RAV4 (2013-2018)

À PARTIR DE
8 800 €
VOIR COTE P. 226

Génération après génération, le Rav4 ne cesse de prendre de la carrure. Bien loin de la première génération, qui mesurait la taille d'une citadine, ce quatrième opus opte pour le gabarit d'un break familial afin de tenter de séduire le marché nord-américain. Comme son prédécesseur, il débutera sa carrière sur notre marché avec des moteurs essence et Diesel. Mais sa carrière décollera réellement avec l'arrivée de la version hybride, alors unique dans cette catégorie, lors du restylage. Comme la plupart des Toyota, le Rav4 souffre d'une présentation intérieure sans charme, mais son vaste espace habitable en fait un très bon choix pour les familles.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 VVT-i	151	6,7

Notre avis : Un moteur guère vaillant qui peine à s'exprimer dans ce lourd SUV et fait preuve d'un solide appétit lorsqu'on le sollicite fortement.

DIESEL

2.0 D-4D	124	4,9

Notre avis : Une motorisation sans charme qui n'a guère que sa consommation raisonnable à mettre en avant.

2.2 D-4D	150	6

Notre avis : Des performances de bon niveau, principalement dues à son couple, généreux et disponible dès les plus bas régimes.

HYBRIDE

Hybrid	197	7,8*

Notre avis : Son appétit est très faible pour un SUV de cette puissance. Mais ses performances restent modestes.

INJECTEURS

C'est une défaillance redondante du moteur 2.0 D-4D, toutes générations confondues. Les cas de leur remplacement dès 70 000 km se multiplient.

HUILE

Le 2.2 D-4D en consomme exagérément: jusqu'à 0.5 l/1000 km dans les pires cas. Le niveau est donc à surveiller très souvent.

CUIR

Qu'il habille le volant ou les sièges, il supporte mal l'exposition au soleil et se craquèle à partir de 50 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	370€
Plaquettes AV	180€
Plaquettes AR	160€
Amortisseurs AV	610€
Amortisseurs AR	430€
Embrayage	1530€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1630€
2 Pneus	330€

*2.0 D-4D 124

DATES CLÉS

Lancement:
03-13

Séries spéciales:
Club Edition, Life Edition et Sport Edition

Restylage:
09-15

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Le RAV4 ne devrait pas avoir une seule mais deux notes distinctes. D'un côté, les différentes versions Diesel ne méritent pas plus de 3 étoiles car les soucis qui touchent les moteurs, aussi bien le 2.0 que le 2.2, restent récurrents. De l'autre, la fiabilité des 2.0 essence et de l'hybride justifient largement de leur attribuer la note maximale.

VOLKSWAGEN POLO (2009-2017)

À PARTIR DE
2 600 €
VOIR COTE P. 226

Génération après génération, la Polo a de plus en plus des airs de Golf en réduction. Une politique qui fait que la petite Volkswagen donne souvent le tempo dans sa catégorie, notamment en matière de technologies embarquées. Mécaniquement, ce cinquième opus se distingue moins puisque, si son offre de motorisations est prolifique, la Polo ne bat aucun record avec les 180 ch de sa GTI, la version la plus puissante. De même, après les tentatives sans succès des versions trois volumes et break de la Polo III, elle ne propose que les incontournables carrosseries à 3 et 5 portes. Cette Polo fait toutefois toujours référence sur plusieurs points, dont la qualité de finition.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2	60	5,5
Notre avis : A réserver exclusivement à un usage urbain.		
1.2	70	5,5
Notre avis : Ses 10 chevaux supplémentaires n'apportent rien de plus.		
1.4	85	5,9
Notre avis : Si vous espérez un minimum de polyvalence, c'est le moteur qu'il faut viser.		
1.2 TSI	90	6,4*
Notre avis : C'est le meilleur choix "sans-plomb" : il est volontaire, souple et consomme peu.		
1.2 TSI	105	5,3
Notre avis : Vif en toutes circonstances, il demeure très sobre.		

DIESEL

1.2 TDI	75	3,4
Notre avis : Ce moteur a été conçu dans un seul but : battre des records de consommation.		
1.6 TDI	75	4,2
Notre avis : Ce quatre cylindres n'est pas fait pour les longs trajets.		
1.4 TDI	90	5,3*
Notre avis : Si encore il se montrait nerveux, cela permettrait d'oublier son niveau sonore exagéré.		
1.6 TDI	90	3,4
Notre avis : Enfin un Diesel recommandable sous le capot de la Polo. Celui-ci est souple, nerveux, sobre et assez discret.		
1.6 TDI	105	4,2
Notre avis : Un petit bond en performances qui se traduit par un appétit plus conséquent. Comptez 1 l/100 km de plus que le 90 ch.		

INJECTEURS
De nombreux cas de fuite ont été rapportés sur les 1.2 atmosphérique. Il convient donc de contrôler fréquemment le niveau de liquide de refroidissement.

GESTION MOTEUR
Elle connait des soucis de fonctionnement sur quelques exemplaires, empêchant le démarrage.

DISTRIBUTION
Ce sont les 1.2 TSI à chaîne, installés jusqu'au restylage, qui sont concernés. Au programme, des tendeurs qui ne remplissent plus leur rôle et des chaînes qui se détendent, pouvant entraîner la casse du moteur.

POMPE À EAU
De nombreuses fuites signalées sur le 1.2 60 ch, à partir de 90 000 km. Cela entraine fréquemment la casse du moteur.

BOÎTE MANUELLE
Une poignée d'usagers se sont plaints de roulements usés, dès 80 000 km pour les plus précoces. Cela se traduit par une difficulté à passer les premiers rapports.

BOÎTE DSG
L'huile et le logiciel de commande utilisés jusqu'à l'été 2014 favorisent l'usure du double embrayage et du Mecatronic. Un problème réglé sur les Polo passées dans le réseau depuis cette date.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	350€
Plaquettes AV	220€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	940€
Amortisseurs AR	620€
Embrayage	1140€
Kit de distribution	chaîne
Filtre à particules ou Catalyseur	1650€
2 Pneus	290€

*1.2 TSI 90

DATES CLÉS
Lancement:
06-09 (3 et 5p.)/07-10 (CrossPolo)
Séries spéciales:
Allstar, Beats Audio et Cup
Restylage:
02-14

ANALYSE FIABILITÉ
★ ★ ★ ☆ ☆

La Polo 5 souffle le chaud et le froid. D'un côté des blocs qui permettent à leurs propriétaires de tisser des liens étroits avec leur concessionnaire, de l'autre, ceux qui ne passent à l'atelier que pour la révision. Attention, Volkswagen remet régulièrement à niveau ses autos lors de leur passage au SAV. Préférez donc les Polo entretenues dans le réseau.

VOLKSWAGEN POLO (2017-...)

À PARTIR DE 4 900 €

VOIR COTE P. 226

ESSENCE

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	95	4,6
Notre avis : Un moteur plein d'entrain, suffisamment souple pour un usage urbain mais également vigoureux lors des longs trajets.		
1.0 TSI	115	4,9
Notre avis : Cette variante du 1.0 n'apporte rien de probant par rapport au 95 ch, si ce n'est un peu plus d'aisance sur autoroute.		

La seule évolution notable sur cette sixième génération est l'abandon de la carrosserie 3 portes, tandis que la Cross-Polo, qui ne se justifie plus depuis l'arrivée du T-Cross, ne semble pas devoir être renouvelée. Technologiquement, en revanche, une multitude de nouvelles aides à la conduite et d'équipements de sécurité font leur apparition. Plus que jamais, elle s'affirme donc comme une petite Golf. Si des versions TDI ont bien été inscrites au tarif, leurs ventes sont toujours restées confidentielles et on ne trouve donc quasiment que des moteurs essence en occasion. Tous sont développés sur la base du trois cylindres 1.0 du groupe, à l'exception du bloc de la GTI, un 2.0 de 200 ch puis 207 ch, et le 1.5 TSI ACT 150 qui est apparu fin 2019.

BOITE MANUELLE

Des tremblements affectent certains exemplaires lorsque l'auto progresse en marche arrière.

AIDES À LA CONDUITE

Le régulateur de vitesse adaptatif se met en pause de lui-même, tandis que le Front Assist se déclenche parfois, à basse vitesse, sans raison.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	170 €
Plaquettes AR	210 €
Amortisseurs AV	690 €
Amortisseurs AR	460 €
Embrayage	1440 €
Kit de distribution	810 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1660 €
2 Pneus	200 €

*1.0 TSI 95

DATES CLÉS

Lancement: 09-17

Séries spéciales: Connect, Cooper Line et First Edition

Restylage: 04-21

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

En reprenant des éléments déjà vus, entre autres, sur la Golf, la Polo a fait le choix d'éléments éprouvés. Certes, une mise au point de certains systèmes électroniques s'impose, mais leurs quelques bugs n'immobilisent ou ne rendent dangereuse en aucun cas cette citadine.

VOLKSWAGEN GOLF (2012-2020)

Si, dans les formes, la Golf 7 a continué la douce évolution esthétique débutée en 1974 avec la première du nom, techniquement, on peut quasiment parler de révolution. Pour la première fois, en effet, la reine du marché européen a complété sa gamme de moteurs essence et Diesel par des variantes hybride rechargeable, la GTE, et électrique, l'e-Golf. Des nouveautés réservées aux versions 5 portes et, donc, interdites aux 3 portes et break SW, tout comme au monospace Golf Sportsvan qui a pris la suite de la Golf Plus. Autres premières fois, des moteurs à désactivation partielle des cylindres, les 1.4 et 1.5 TSI ACT, et des trois cylindres turbocompressés, tous s'abreuvant de sans-plomb. Quant aux TDI, ils semblent avoir été mis de côté puisque seuls trois 1.6 et deux 2.0 ont été proposés durant les 7 années de carrière. Remplacé par la Golf 8, ce 7ème opus n'a rien de démodé.

TRAIN AVANT

Il émet parfois des bruits proches du craquement. Selon les cas, ce sont les coupelles d'amortisseur ou les silent-blocs qui sont en cause.

HUILE

Les 1.2 TSI ont une consommation un peu élevée qui impose souvent de faire un ajout de lubrifiant entre deux vidanges.

CABLAGES/DURITES

Pour ces éléments, Volkswagen a recours à des composants sur base d'amidon de maïs. Les Golf "rurales" sont donc fréquemment la proie de rongeurs.

BOITE MANUELLE

La marche arrière est souvent difficile à enclencher, particulièrement à froid. Volkswagen ne propose aucun remède.

BOITE DSG

La durée de vie du double embrayage est parfois anormalement basse, avec des changements intervenus à 40 000 km sur certaines autos.

CARROSSERIE

Quand on a bâti, comme la Golf, sa réputation sur la durabilité, pas question de faire de faux pas à ce chapitre. La n° 7 continue à faire honneur à cette tradition.

HABITACLE

Comme toujours, la Golf impose un rythme en la matière à toutes ses rivales de marques généralistes. Cette Volkswagen parvient même à supplanter les BMW Série 1 et Mercedes Classe A de génération précédente en matière de qualité de finition.

À PARTIR DE
4 200 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Volkswagen Golf Sportsvan

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TSI	105	4,9
Notre avis : Plus fringant que ce que pourrait laisser croire sa fiche technique, il se montre à l'aise sur tous les terrains.		
1.4 TSI	125	5,3
Notre avis : Ce moteur s'apprécie encore plus dans sa rare déclinaison MultiFuel, fonctionnant au bio-éthanol.		
1.4 TSI ACT	140	4,7
Notre avis : La désactivation des cylindres permet de baisser notablement la consommation.		

DIESEL

1.6 TDI	105	4,9
Notre avis : Il est toujours l'un des plus sobres du segment.		
1.6 TDI	110	4,1
Notre avis : Pas plus efficace en reprises et accélérations que le 105 ch.		
2.0 TDI	150	4,2
Notre avis : Un couple élevé et une disponibilité sur une large plage de régimes.		
2.0 TDI	184	4,2
Notre avis : Il est performant, mais son caractère n'a pas grand-chose de sportif.		

HYBRIDE

GTE	204	6,9
Notre avis : Les performances de la première Golf hybride rechargeable sont dignes de la GTI.		

GOLF GTI, BERLINE ET SW RESTYLÉS

VERSION SPORTSVAN

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360 €
Plaquettes AV	150 €
Plaquettes AR	160 €
Amortisseurs AV	710 €
Amortisseurs AR	570 €
Embrayage	1110 €
Kit de distribution	770 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1630 €
2 Pneus	180 €

*1.6 TDI 90

DATES CLÉS

Lancement:
09-12 (3 et 5p.)/06-13 (SW)/03-15 (Alltrack)

Restylage:
01-17

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Si aucune panne récurrente n'affecte la Golf 7, certaines approximations de conception agacent, notamment le manque de résistance du double embrayage de la boîte DSG, qui conduit à une facture à 4 chiffres. Ou encore les câbles et durites rongés que Volkswagen refuse absolument de prendre en garantie.

VOLKSWAGEN GOLF (2020-...)

À PARTIR DE 10 300 €

VOIR COTE P. 226

Si, comme le veut la tradition Volkswagen, la huitième génération de la Golf ne rompt pas les liens esthétiques avec celles qui l'ont précédée, elle marque tout de même un tournant dans l'histoire de la voiture préférée des Européens. Tableau de bord entièrement digitalisé, motorisations à hybridation légère, avalanche de nouvelles technologies livrées de série… l'allemande tente de justifier des tarifs haut perchés en neuf, et des valeurs qui demeurent élevées en seconde main. De 110 à 320 ch, le panel de mécaniques est particulièrement large. Loin de se limiter à l'essence et au TDI, il compte également deux motorisations hybrides rechargeables. Début 2021, la gamme s'est vue complétée d'un dérivé break.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 eTSI	110	6,3

Notre avis : Malgré sa cylindrée très réduite, le trois cylindres n'est pas à la peine dans la Golf. Il y fait même preuve d'un certains agrément.

1.5 eTSI	130	6

Notre avis : Plus abordable que la variante de 150 ch, ce 1.5 est largement suffisant. Comme tous les moteurs eTSI, il s'accouple uniquement à la boite DSG.

GTI	245	7,8*

Notre avis : Désormais plus polyvalente que sportive, la GTI se distingue toujours par l'extraordinaire agrément de son 2.0.

DIESEL

2.0 TDI	115	4,5

Notre avis : Souple et, surtout, sobre, le Diesel d'entrée de gamme est malheureusement un peu trop sonore.

GTD	200	6*

Notre avis : Sportivité et Diesel peuvent-ils faire bon ménage ? Après avoir conduite cette Golf, on en doute.

UNE MISE AU POINT SOIGNÉE

Si quelques propriétaires ont connu de menus problèmes, aucun ne revient suffisamment souvent pour être qualifié de récurrent.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	520€
Plaquettes AV	210€
Plaquettes AR	190€
Amortisseurs AV	620€
Amortisseurs AR	590€
Embrayage	auto.
Kit de distribution	890€
Filtre à particules ou Catalyseur	1790€
2 Pneus	280€

*1.5 eTSI 130 DSG

DATES CLÉS

Lancement:
02-20

Séries spéciales:
Life 1st, Style 1st, R-Line 1st

Restylage:
06-24

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Afin de faire oublier les défaillances à répétition des 5ème et 6ème générations, l'actuelle Golf se devait d'être irréprochable. Jusqu'à présent, la mission est remplie.

VOLKSWAGEN PASSAT (2014-2023)

À PARTIR DE
9 400 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Volkswagen Arteon

Contrairement à sa devancière, cette huitième génération est entièrement nouvelle. C'est d'ailleurs la première Passat à reposer sur la plateforme MQB. Elle s'accompagne toujours d'un dérivé coupé qui gagne désormais une cinquième porte et veut afficher sa montée en gamme avec une appellation inédite: Arteon. Même si les motorisations TDI remportent toujours la majorité des suffrages en France, l'offre en essence s'est étoffée au fil des années. Et, pour la première fois, TSI et TDI sont accompagnées d'une hybride rechargeable: la GTE. Mais, contrairement à ce qui se passe chez la plupart de nos voisins, la Passat reste privée, chez nous, des moteurs de plus de 200 ch, réservés à l'Arteon.

PRINCIPAUX MOTEURS

	Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
DIESEL	1.6 TDI	120	5,5*
	Notre avis : TDI "à l'ancienne", le 1.6 est tonique à condition de monter dans les tours. Et il gagnerait à être moins bruyant.		
	2.0 TDI	150	5,4*
	Notre avis : Champion de la sobriété, ce bloc est un véritable régal à conduire, notamment grâce à son exceptionnelle souplesse.		
HYBRIDE	GTE	218	4,7*
	Notre avis : On peut être écolo et musclée, comme le prouve cette hybride dont l'autonomie en tout-électrique est toutefois un peu juste jusqu'au restylage.		

INJECTEURS
Ce problème concerne également le 1.6 TDI. Certains propriétaires ont dû les faire remplacer dès 40 000 km.

VOLANT MOTEUR
Il s'avère peu résistant sur les 2.0 TDI à boite mécanique. Les remplacements ne sont pas rares à partir de 80 000 km.

CARROSSERIE
Le "sérieux" a visiblement été le maître mot du cahier des charges: la qualité d'assemblage de la Passat tutoie celle des premium.

HABITACLE
Là encore, ces Volkswagen ont profité de l'expérience d'Audi en la matière. Seule petite déception, les plastiques de la partie inférieure de la planche de bord, privés de tout rembourrage.

HUILE
Le 2.0 TDI en consomme un peu plus que la normale. Rien d'alarmant mais à surveiller.

TURBO
Une poignée de Passat a subi une casse de cet élément sur le moteur 1.6 TDI. Un problème qui survient généralement aux alentours de 80 000 km.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	470 €
Plaquettes AV	220 €
Plaquettes AR	220 €
Amortisseurs AV	700 €
Amortisseurs AR	590 €
Embrayage	1480 €
Kit de distribution	730 €
Filtre à particules ou Catalyseur	860 €
2 Pneus	190 €

*2.0 TDI 150

DATES CLÉS
Lancement:
07-14 (4p. et SW)/07-15 (Alltrack)
Restylage:
03-19

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆
Profitant de l'expérience des précédentes générations, dont elle reprend la majorité des moteurs et transmissions, la Passat 8 ne souffre d'aucun défaut important. Seul le 1.6 TDI déçoit avec ses problèmes de turbo. Au petit jeu des statistiques, c'est l'hybride GTE qui se montre la plus fiable de toutes.

VOLKSWAGEN TOURAN (2015-...)

À PARTIR DE
5 600 €
VOIR COTE P. 226

Comme ses deux prédécesseurs, celui qui sera sans doute l'ultime Touran ne propose qu'une seule carrosserie malgré la présence d'une troisième rangée de sièges au catalogue des options. Son volume de coffre est donc des plus réduits (137 dm³) lorsque l'on voyage à 7. Mais si l'on n'est que 5, sa malle a alors tout de la soute avec ses 834 dm³. Bien qu'il reprenne la plateforme de la Golf 7, il reste privé de la plupart de ses variantes : pas de version sportive, pas d'électrique, pas d'hybride rechargeable et encore moins de 4Motion. La bonne nouvelle, c'est qu'il se révèle plus pratique et modulable qu'un break Golf ou qu'un Tiguan, tout en étant plus abordable en seconde main.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.2 TSI	110	5,4
Notre avis : Si la souplesse de ce bloc suffit à séduire au quotidien, elle ne parvient pas à masquer son manque de souffle lorsque l'on roule chargé.		
1.4 TSI	150	8,2*
Notre avis : Silencieux mais assurant des reprises vigoureuses, même en charge, ce moteur TSI est un bon compagnon de route. Il se montre toutefois un peu trop gourmand lors des passages à la pompe.		
1.5 TSI EVO	150	5,5
Notre avis : La polyvalence de cette motorisation est remarquable. En prime, elle se montre raisonnablement gourmande.		

DIESEL

1.6 TDI	110	4,4
Notre avis : Malgré sa puissance limitée, ce 1.6 est plutôt vif, excepté sur le sixième rapport, très long.		
1.6 TDI	115	6,2*
Notre avis : Du léger mieux en reprise sur le dernier rapport, mais ce n'est toujours pas un foudre de guerre.		
2.0 TDI	150	6,4*
Notre avis : Son onctuosité est remarquable et son appétit contenu. A déguster de préférence en combinaison avec la boîte DSG.		

POMPE HAUTE-PRESSION
Sur le 1.4 TSI 150, elle émet un bruit métallique après seulement quelques milliers de kilomètres.

VANNE EGR
Elle manque clairement d'endurance sur le 1.6 TDI 110 ch. Son remplacement peut s'avérer nécessaire tous les 30 000 km.

SYSTÈME MULTIMÉDIA
L'écran refuse parfois de s'allumer ou se coupe en pleine utilisation. Les concessionnaires procèdent à une mise à jour de son logiciel.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	360€
Plaquettes AV	240€
Plaquettes AR	210€
Amortisseurs AV	890€
Amortisseurs AR	1110€
Embrayage	1580€
Kit de distribution	1290€
Filtre à particules ou Catalyseur	1920€
2 Pneus	320€

*2.0 TDI 150

DATES CLÉS
Lancement:
04-15
Séries spéciales:
Allstar, Sound et VW Edition

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Même s'ils ne sont pas immobilisants, les deux principaux défauts qui touchent ce monospace sont trop récurrents pour pouvoir être passés sous silence. Il sera donc difficile d'échapper aux problèmes du système multimédia. En revanche, concernant les défaillances de pompe haute pression, il suffit de choisir un autre bloc que le 1.4 TSI 150 pour y échapper.

VOLKSWAGEN ID.3 (2019-...)

À PARTIR DE
17 100 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

MODÈLE CLONE

Cupra Born

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Pure Perf.	145	426

Notre avis : Des performances suffisantes et une autonomie appréciable grâce à la batterie de 58 kWh.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Pure	150	350

Notre avis : Une version limitée à une usage urbain, tant elle réclame fréquemment d'être rechargée.

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Pro Perf.	204	325*

Notre avis : Grâce à ses roues arrière motrices et son couple (310 Nm) immédiatement disponible, cette ID.3 est dynamique et agile.

Annoncée quelques semaines après que le Dieselgate n'éclate, à la rentrée 2015, l'ID.3 n'est devenu une réalité commerciale que quatre ans plus tard. Premier modèle Volkswagen uniquement dédié à la fée électricité, elle est le premier jalon d'une famille appelée à devenir nombreuse et qui a déjà donné naissance aux ID.4, ID.5, ID.7, ID. Buzz et, sur le marché chinois uniquement, ID.6. D'un format proche de la Golf, l'ID.3 (prononcez "aïdi") a installé son moteur sur l'essieu arrière, ce qui lui permet de proposer un volume habitable digne d'une Passat. Au fil des mois, plusieurs batteries de capacités différentes (de 45 à 84 kWh), cinq niveaux de puissance (de 145 à 326 ch) et plus d'une dizaine de finitions ont été proposées.

DES PUCES PAS SI SAVANTES

Entre le système multimédia qui bugue et les mises à jour over-the-air (à distance) qui plantent, les désagréments sont assez fréquents.

CHARGEUR EMBARQUÉ

Un problème logiciel empêche de programmer des heures de recharge. Cette défaillance est, étonnamment, limitée aux versions Pro Performance.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	450 €
Plaquettes AV	330 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	850 €
Amortisseurs AR	730 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	360 €

**Pro Performance*

DATES CLÉS

Lancement:
11-19

Séries spéciales:
1st, 1st Plus, 1st Max, First, First Exclusive

Restylage:
03-23

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Plus que des faiblesses profondes, les défauts que rencontrent les propriétaires d'ID.3 trahissent un léger manque de mise au point. Gageons que le constructeur aura à cœur de les corriger sans tarder, ce modèle étant crucial pour son avenir.

VOLKSWAGEN ID.4 (2020-...)

À PARTIR DE 20 300 €
VOIR COTE P. 226

ÉLECTRIQUE

MODÈLE CLONE

Skoda Enyaq / Volkswagen ID.5

PRINCIPAUX MOTEURS

Moteur	Puissance (ch)	Autonomie moy. (km)
Pro	174	479

Notre avis : Sa puissance est tout juste suffisante dans un SUV aussi lourd (2 123 kg à vide) mais la présence de la "grosse" batterie de 77 kWH assure une autonomie correcte.

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
Pro	204	401*

Notre avis : Le meilleur compromis de la gamme se distingue par son exceptionnel agrément de conduite.

A l'image de son cousin Tiguan, l'ID.4, premier SUV 100 % électrique de Volkswagen, a pour vocation de séduire sur presque tous les marchés de la planète. Chez nous, la mission est loin d'être remplie, la demande en neuf étant moins importante que prévu. Ainsi, même si l'offre n'est pas considérable en occasion, les prix des modèles de seconde main sont plus bas que ce que l'on espérait. Une bonne nouvelle pour les acheteurs, qui peuvent ainsi profiter de l'habitabilité et des valeurs d'autonomie très correctes de ce modèle sans trop grever leur budget. A partir de 2022, une version coupé, comprenez dotée d'un dessin de la partie arrière plus incliné, a également fait son apparition: l'ID.5.

AH, CES PUCES...

Dans l'ensemble, l'ID.4 est très fiable. De nombreux bugs électroniques viennent toutefois gâcher le quotidien de ses propriétaires.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	450 €
Plaquettes AV	390 €
Plaquettes AR	tambours
Amortisseurs AV	640 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	sans
Kit de distribution	sans
Filtre à particules ou Catalyseur	sans
2 Pneus	360 €

*Pro Performance

DATES CLÉS

Lancement:
09-20

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

En matière de fiabilité, Volkswagen n'a pas fait les choses à moitié avec l'ID.4, ce qui justifie la note maximale de 5 étoiles. Mais la fréquence des bugs oblige certains propriétaires à rendre visite un peu trop souvent à leur concessionnaire.

VOLKSWAGEN TAIGO (2021-...)

À PARTIR DE
12 800 €
VOIR COTE P. 226

Jusqu'alors plutôt classique, la gamme européenne des SUV Volkswagen s'encanaille avec l'arrivée du premier variant coupé de la marque. Bien que ses lignes, œuvres du bureau de style brésilien du groupe, soient entièrement spécifiques, ses dessous sont, eux, beaucoup moins originaux puisqu'il s'agit de ceux des T-Cross et Polo contemporaines. Comme toutes les Volkswagen récentes du segment B, le Taigo ne dispose d'aucune variante TDI. Mais son offre en matière de motorisations essence, qui s'étend de 95 à 150 ch, est assez large pour satisfaire la majeure partie de la clientèle. Encore méconnu, il affiche des prix plutôt modérés en occasion.

MODÈLE CLONE

Volkswagen T-Cross

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	110	6,8*
Notre avis : Si les performances ne sont pas à la hauteur du dessin de la carrosserie, ce trois cylindres est d'une douceur appréciable au quotidien.		
1.5 TSI	150	7,1*
Notre avis : La conduite est un peu plus pimentée qu'avec le 1.0 mais, là encore, la sportivité n'est pas au rendez-vous. Parler de dynamisme n'est toutefois pas usurpé.		

FINITION

En reprenant des éléments techniques éprouvés, le Taigo s'est mis à l'abri des défauts de jeunesse. Mais, sur certains exemplaires, on relève des bruits de mobilier.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	580€
Plaquettes AV	300€
Plaquettes AR	220€
Amortisseurs AV	530€
Amortisseurs AR	470€
Embrayage	1820€
Kit de distribution	1050€
Filtre à particules ou Catalyseur	1830€
2 Pneus	320€

*1.0 TSI 110

DATES CLÉS

Lancement:
09-21

Séries spéciales:
VW Edition

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ★ ★

Cet allemand aux accents brésiliens réalise, jusqu'à présent, un sans-faute en matière de fiabilité. Nous n'en attendions pas moins d'un modèle Volkswagen. En revanche, les erements en matière de finition sont désagréablement surprenants.

VOLKSWAGEN T-ROC (2017-2025)

À PARTIR DE
7 600 €
VOIR COTE P. 226

Ni vraiment citadin, ni vraiment compact, le T-Roc, premier SUV coupé et, depuis 2020, premier SUV cabriolet du géant allemand, se place entre deux segments. Un positionnement identique à celui de son cousin, l'Audi Q2, dont il partage la base. Ce choix lui permet de proposer des versions à transmission intégrale et une surpuissante variante R de 300 ch. Bien que le soin porté à sa finition intérieure soit très éloigné des critères habituellement en vogue chez Volkswagen, le T-Roc a immédiatement rencontré le succès. Du moins dans sa variante fermée, car le cabriolet semble démarrer lentement et devrait donc afficher des décotes bien plus fortes.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
1.0 TSI	115	7,2*
Notre avis : Ce moteur d'entrée de gamme suffit largement à un usage mixte. Et il se montre, ce qui ne gâche rien, plaisant à conduire.		
1.5 TSI EVO	150	7,2*
Notre avis : Grâce à son dispositif de coupure partielle des cylindres, il ne consomme pas plus que le 1.0 TSI, tout en se montrant bien plus performant.		

DIESEL

2.0 TDI	150	6,8*
Notre avis : Le manque d'agrément de ce moteur se marie mal avec le caractère global de ce SUV.		

CONSOMMATION D'HUILE
Elle est parfois élevée, aux alentours de 0,3 l/1 000 km, sur le trois cylindres turbo 1.0 TSI dans sa variante de 115 ch.

PARE-BRISE
Plusieurs signalements ont eu lieu suite à l'apparition de fêlures alors qu'aucun impact n'était présent.

BOÎTE DE VITESSES MANUELLE
Sur le 1.5 TSI 150, certains rapports sont parfois difficiles à passer, voire quasiment impossibles à enclencher sans faire "craquer" la boîte.

FREIN À MAIN
Electrique, il se désenclenche parfois seul, lors d'un stationnement en pente, alors que le moteur est coupé et cette fonction normalement sécurisée.

VERSION CABRIOLET RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	590 €
Plaquettes AV	320 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	600 €
Amortisseurs AR	580 €
Embrayage	1170 €
Kit de distribution	780 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1590 €
2 Pneus	390 €

*1.5 TSI EVO 150

DATES CLÉS
Lancement: 09-17 (SUV)/12-19 (cab.)
Séries spéciales: First Edition, Active
Restylage: 03-22

ANALYSE FIABILITÉ
★★★★☆

Hormis les soucis de pare-brise, les problèmes qui touchent le T-Roc sont bien connus au sein du groupe Volkswagen. Il est d'ailleurs surprenant que le géant allemand tarde à les résoudre. Par chance, ils ne représentent pas un risque de panne immobilisante.

VOLKSWAGEN TIGUAN (2016-2024)

À PARTIR DE
10 900 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE

Volkswagen Tiguan Allspace / Seat Tarraco

Modèle de la marque le plus vendu, depuis 2019, au niveau mondial, le Tiguan ne voit pas son succès se démentir, tant en neuf qu'en occasion. Malgré une offre abondante, les prix affichés par les vendeurs restent donc élevés. En plus de la traditionnelle version "courte" à 5 places, le Tiguan 2 se dédouble également en une inédite variante Allspace, livrée de série avec 7 places. Comme toutes les Volkswagen, il se place à la limite entre les modèles généralistes et les premium ce qui lui permet de proposer des motorisations puissantes, jusqu'à 320 ch, et des technologies habituellement réservées aux autos estampillées Audi, BMW ou Mercedes. Le Tiguan a été restylé en deux temps : la version "courte" fin 2020 puis l'Allspace en juillet 2021.

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
2.0 TDI	150	6,5*

Notre avis : Plutôt alerte sous le capot du Tiguan, ce moteur sobre, de loin le plus vendu, est le juste milieu parfait.

2.0 TDI	240	6,4

Notre avis : Jusqu'à l'arrivée de la version R, lors du restylage, ce bloc était le plus "sportif" de la gamme. C'est le moteur idéal pour tracter.

FRONT ASSIST

Des dysfonctionnements sans gravité (avertissement au tableau de bord que cet équipement n'est provisoirement pas opérationnel) se présentent fréquemment.

HUILE

Nombre de possesseurs de 2.0 TDI 150 ont relevé une consommation importante pouvant atteindre 0,5 l/1000 km, mais sans dommage pour le moteur jusqu'à maintenant.

BOITE DSG

Certains propriétaires se plaignent de bruits métalliques, mais le réseau rétorque qu'ils sont normaux. Quelques remplacements ont eu lieu au-delà de 60 000 km.

VERSION ALLSPACE RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	720€
Plaquettes AV	370€
Plaquettes AR	280€
Amortisseurs AV	630€
Amortisseurs AR	610€
Embrayage	1490€
Kit de distribution	1190€
Filtre à particules ou Catalyseur	1630€
2 Pneus	380€

*2.0 TDI 150

DATES CLÉS

Lancement:
02-16 (Tiguan)/09-17 (Allspace)

Restylage:
11-20 (Tiguan)/07-21 (Allspace)

ANALYSE FIABILITÉ

★ ★ ★ ☆ ☆

A cause de l'apparition des problèmes de DSG, le Tiguan perd une étoile supplémentaire, ce qui le place désormais dans la moyenne. Un score décevant sachant que ce SUV a presque exclusivement recours à des éléments mécaniques déjà utilisés par d'autres modèles du groupe.

VOLVO XC40 (2018-...)

À PARTIR DE
11 700 €
VOIR COTE P. 226

MODÈLE CLONE
Volvo EX40 / C40 / EC40

Elue Voiture de l'année 2019, le XC40 joue, depuis l'arrêt de la production de la V40, le rôle du modèle d'accès à la gamme Volvo. Auréolé de ce titre et fort de lignes plutôt originales, un choix peu habituel pour la marque suédoise, il remporte, depuis son lancement, un grand succès. Et ce, malgré des tarifs haut-perchés et un poids tout aussi élevés qui met à mal la bonne volonté des moteurs d'entrée de gamme. Commercialisé avec de classiques blocs essence et Diesel, il a reçu, au fil des années, des moteurs à hybridation légère, des variantes hybride rechargeable et même des déclinaisons 100 % électrique. A terme, il devrait même totalement se défaire de ses blocs thermiques.

PRINCIPAUX MOTEURS

ESSENCE

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
T2	129	7,3

Notre avis : Les performances ne sont pas aussi catastrophiques qu'imaginé et la consommation reste raisonnable.

T3	163	6,3

Notre avis : Assez gourmand, ce trois cylindres a, de plus, des difficultés à déplacer ce lourd SUV. Une variante plutôt à l'aise en ville.

T4	190	6,6

Notre avis : En essence, il s'agit du minimum acceptable pour obtenir un XC40 polyvalent. Mais son appétit peut vite grimper.

DIESEL

D3	150	4,8

Notre avis : Malgré les plus de 1 640 kg de l'auto, ce Diesel "premier prix" se montre suffisamment performant et assez sobre.

D4	190	7,4

Notre avis : Souple dès les plus bas régimes, ce moteur est très agréable à mener. La très réussie boîte Geartronic, livrée de série, n'y est pas pour rien.

HYBRIDE

Recharge T5	262	9*

Notre avis : Agréable en mode hybride, ce XC40 affiche une autonomie en tout-électrique (36 km) insuffisante. Et ses consommations son trop élevées.

NIVEAU D'HUILE
Les cycles incomplets de régénération du FAP entraînent l'introduction de gazole dans l'huile moteur. Le niveau monte et, si rien n'est fait, le moteur peu s'emballer et casser.

GRINCEMENTS
Sièges avant, planche de bord et même habillage de coffre peuvent se mettre à grincer sur des exemplaires ayant parfois seulement quelques milliers de kilomètres.

TOIT OUVRANT
Certains véhicules présentent des grincements de cet élément lors des ouvertures/fermetures. Quelques moteurs HS ont aussi été signalés.

BATTERIE DE TRACTION
Des défaillances de certains modules ont été relevés sur les versions hybrides rechargeables, entrainant des factures supérieures à 2 000 euros.

VERSION RESTYLÉE

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	680 €
Plaquettes AV	370 €
Plaquettes AR	260 €
Amortisseurs AV	1030 €
Amortisseurs AR	920 €
Embrayage	auto.
Kit de distribution	1140 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1680 €
2 Pneus	360 €

*D4

DATES CLÉS
Lancement: 09-17
Séries spéciales: First Edition / Black Edition
Restylage: 01-22

ANALYSE FIABILITÉ
★★★☆☆

La carrière du XC40 est émaillée de trop de problèmes récurrents pour un modèle premium. Et comme les interventions au sein du réseau sont particulièrement coûteuses, le budget d'utilisation peut rapidement s'envoler. Si vous roulez beaucoup en ville, oubliez totalement les versions Diesel : le risque de casse à cause d'une mauvaise régénération du fap n'est pas négligeable.

VOLVO XC60 (2017-...)

À PARTIR DE 12 000 €

VOIR COTE P. 226

PRINCIPAUX MOTEURS

DIESEL

Moteur	Puissance (ch)	Conso moy. (l/100 km)
D4	190	5,9

Notre avis : Souple à bas régime mais nerveux lorsque l'on enfonce la pédale d'accélérateur, ce 2.0 est à l'aise dans toutes les situations.

B4 Diesel	197	7,6*

Notre avis : Bien qu'un peu bruyant, ce bloc fait preuve d'une grande douceur à l'usage. Par rapport au D4 qu'il remplace, il se révèle bien plus sobre (-0,5 l/100 km) en ville.

HYBRIDE

T8	390	8,9*

Notre avis : Ce "modeste" 2.0 affiche des performances de GTI. Mais il ne faut pas espérer parcourir plus de 25 km en tout-électrique.

Alternative pour ceux qui trouvent les Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC trop ostentatoires, le second opus du SUV familial de Volvo a fait, depuis sa commercialisation en 2017, progressivement sa mue vers des motorisations plus propres. Au fil des mois, ses moteurs thermiques ont, en effet, cédé leur place à des hybrides légers, aussi bien en essence qu'en diesel, puis à des hybrides rechargeables, plus en phase avec la législation française. Si ses tarifs en neuf ne sont pas forcément moins élevés que ceux de ses rivaux, il décote légèrement plus qu'eux et se revend un peu moins facilement, ce qui en fait une meilleure affaire sur le marché de la seconde main.

PNEUMATIQUES

Le XC60 les consomme à une allure parfois effrénée. Certains propriétaires doivent remplacer le jeu avant tous les 20 000 km.

CONSOMMATION D'HUILE

Avec le temps et surtout les kilomètres, le D4 accentue sa soif de lubrifiant. Cette augmentation est marquée au delà de 100 000 km.

PUCES CAPRICIEUSES

Les premiers exemplaires, produits avant 2019, rencontrent fréquemment des bugs électroniques, notamment au niveau des aides à la conduite.

CE QUE VOUS COÛTERA L'ENTRETIEN*

Disques AV	640 €
Plaquettes AV	350 €
Plaquettes AR	290 €
Amortisseurs AV	1030 €
Amortisseurs AR	920 €
Embrayage	1270 €
Kit de distribution	1160 €
Filtre à particules ou Catalyseur	1980 €
2 Pneus	390 €

*D4 190

DATES CLÉS

Lancement: 03-17

Séries spéciales: Black Edition

Restylage: 03-21

ANALYSE FIABILITÉ

★★★★☆

Les habitués de la marque se plaignent régulièrement d'un manque de fignolage dans la mise au point des Volvo depuis le passage sous pavillon chinois. Une impression qui semble, hélas, se confirmer pour ce XC60.

LA COTE SUR 10 ANS

C'est un service unique : **Auto Plus Occasions** vous propose la cote des modèles jusqu'à 10 ans d'âge. Elle indique la valeur moyenne en euros des ventes de véhicules d'occasion conclues entre particuliers. Le kilométrage annuel moyen pris en compte est le suivant :

- **pour les citadines,** 11 000 km en essence, 15 000 km en diesel et GPL ;
- **pour les berlines et monospaces compacts,** 13 000 km en essence, 17 000 km en diesel et GPL ;
- **pour les familiales et les 4x4,** 16 000 km en essence, 20 000 km en diesel et GPL ;
- **pour les routières et les grands monospaces,** 17 000 km en essence, 21 000 km en diesel et GPL. **Ajoutez** 0,015 € par km en moins, ou bien **déduisez** 0,03 € par km en excédent. Les options * se déprécient à raison de 25 % la première année, 15 % chacune des cinq suivantes.

**Y compris les extensions de garantie constructeur.*

Auto Plus — Le baromètre de la revente
+ : facile = : moyenne – : difficile

➔ Votre cote personnalisée…

La cote *Auto Plus* indique la valeur moyenne d'un véhicule immatriculé au 1er juillet. Pour connaître celle d'une auto en fonction de sa date de première mise en circulation, il faut appliquer la règle des douzièmes.

➔ **Exemple pour une auto de 2020 :** soustrayez sa cote 2020 de sa cote 2021. Ce résultat, par exemple 1 800 €, est à diviser par 12, soit 150 €. Pour un modèle de décembre 2016, prenez la cote 2016 au 1er juillet et ajoutez 6 x 150 € (correspondant à six mois). Pour une voiture de mai 2016, prenez la cote 2016 et retirez 2 x 150 € (soit deux mois).

… et aussi sur *www.autoplus.fr*

➔ L'indice Auto Plus de fiabilité EXCLUSIF !

Notre cote vous propose en exclusivité l'indice de fiabilité de chaque véhicule, année par année. Une information complémentaire indispensable, destinée à vous guider dans votre choix d'une auto d'occasion. Cet indicateur est actualisé régulièrement, de façon à vous éviter de faire l'acquisition d'un modèle à risque et d'avoir à subir de lourdes dépenses à court ou moyen terme.

Le niveau de fiabilité est indiqué par les pictogrammes suivants :

- ▲ Aucun problème chronique
- ◆ Modèle victime d'incidents
- ▼ Problèmes mécaniques se traduisant par des pannes graves et coûteuses

Les valeurs en rouge ont pour but d'attirer l'attention de l'acheteur sur un millésime précis, touché par des pannes sérieuses. À éviter.

Auto Plus — L'indice de fiabilité
▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

ZOOM

Sur l'Alfa Romeo Tonale micro-hybride de 130 ch, la batterie est sous dimensionnée. S'il roule peu, il faut souvent la recharger.

			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
ALFA ROMEO												
Mi To												
1.4 MPI 70-78 "base"/Junior/Impulsive/Progression/Distinct./Super	▲	+							4 700	4 100	3 800	3 700
0,9 Twin Air 105	▲	+							5 500			
1.4 T-Jet 155/Multiair 135 Selective/Exclusive	▲	+										5 700
1,4 MultiAir 140 Lusso TCT	▲	=							6 500	5 800		
Veloce TCT	▲	-							7 400	6 000		
1.6 JTDm 120 Selective/Exclusive	▲	+									5 700	5 200
Junior												
1,2 Ibrida 136 Premium	▲	=	31 600									
Elettrica 156 Premium	▲	=	36 400									
Giulietta												
1.4 T-Jet 120 "base"	▲	=				9 200						
1.4 T-Jet 120 Impulsive/Progression/Super	▲	=					7 400	6 600				
1,4 TB MultiAir 150 Super	▲	=							7 700	7 000		
Veloce TCT	▲	-							10 500	9 500		
1.6 JTDm 105/120 Impulsive/Progression/Impressive/"base"	▲	=				9 500	7 300	6 900	5 900	5 400	4 900	4 400
2.0 JTDm 140/150 Distinctive/Super	▲	=							6 700	6 000	5 500	5 000
2.0 JTDm 170 Selective/Exclusive	▲	=										7 400
2,0 JTDm 170 Sport Edition TCT	▲	=					10 000	7 400				
2,0 JTDm 175 Lusso TCT	▲	=							7 400			
Tonale												
1,5T Hybrid 130 Super/Sprint	▲	=	31 100	28 300	26 100							
1,5T Hybrid 160 Ti	▲	=		31 900	27 400							
1,5T Hybrid 160 Veloce	▲	=	37 500									
PHEV 190 Sprint	▲	=	35 200									
PHEV 280 Veloce Q4	▲	=	41 100	39 100								
1,6T Diesel 130 Sprint	▲	=	32 800	29 300	26 800							
Giulia												
2,0 Turbo 200 Super Auto.	▲	-			22 100	17 100	16 100	14 700	11 700	9 800		
2,0 Turbo 280 Super/Sprint Auto. Q4	▲	-	49 200	42 300								
2,0 Turbo 280 Veloce Auto. Q4	▲	-			30 700	22 600	18 600	17 400	15 100	12 000		
Quadrifoglio	▲	-		77 900	55 500	39 400		36 100	30 200	25 800		
2,2 JTD 136	▲	-				12 800	11 100	9 300	7 600	6 500		
2,2 JTD 150/160 Super/Sprint	▲	=	35 700	30 200	17 900	13 800	11 800	9 700	9 300	7 100		
2,2 JTD 180/190 Lusso/Sport Edition/Sprint	▲	=			23 900	18 100	13 300	12 300	11 400	8 100		
2,2 JTD 210 Veloce Auto. Q4	▲	=	43 400	38 800	27 100	19 900	14 100	12 800	11 500	9 400		
Stelvio												
2,0 T 200 Super Auto. Q4	▲	-			25 000	20 100	18 100	16 300	14 900	13 300		
2,0 T 280 Super/Sprint Q4	▲	-	48 700	45 400								
2,0 T 280 Lusso/Sport Edition Auto./Ti Q4	▲	-			31 200	26 100	25 100	19 500	18 200	16 200		
Quadrifoglio	▲	-		84 500	53 200	42 600		34 600	29 900			
2,2 Diesel 160 Super/Sprint Auto.	▲	=	41 000	34 200	23 700	18 100	14 600	13 600	12 100			
2,2 Diesel 180/190 Super Auto.	▲	=			23 800	18 600	16 700	15 100	12 300	10 300		
2,2 Diesel 210 Sprint Auto. Q4	▲	=	46 400	42 100								
2,2 Diesel 210 Lusso/Ti/Veloce Auto. Q4	▲	=	50 900		29 800	24 400	22 600	19 300	14 400	11 800		
ALPINE												
A290												
180 GT Premium	▲	+	41 000									
220 Première Edition	▲	+	45 400									
AUDI												
A1												
1.2 TFSI Attraction/1.0 TFSI 82/Ultra 95 "base"	▲	+							7 300	6 000	4 800	4 500
1.4 TFSI 122 Ambition/TFSI 125 Ambition	▲	+							9 000	6 500	6 000	5 800
1.4 TFSI 140/150 COD S-Line	▲	+									7 300	6 500
1.4 TFSI 185 S-Line/Amb. Luxe S-Tronic/1.8 TFSI S-Line	▲	+								8 400	8 100	7 000
1.6 TDI 90 Attraction/1.4 TDI/Ultra 90 "base"	▲	+							7 300	6 400	4 900	4 500
1.6 TDI 105/116 Ambiente	▲	+							7 800	5 700	5 500	5 100
2.0 TDI 143 S-Line/Ambition Luxe	▲	+										6 000
A1 Sportback												
1.2 TFSI Attraction/1.0 TFSI 82/Ultra 95 "base"	▲	+							7 400	6 000	5 000	4 800
1.4 TFSI 122 Ambiente/TFSI 125 Ambiente	▲	+							7 600	6 500	6 000	5 500
1.4 TFSI 140/150 COD S-Line	▲	+									7 400	6 700
1.4 TFSI 185 S-Line S-Tronic/1.8 TFSI 192 S-Tronic Amb./S-Edition	▲	+								8 800	7 900	7 300
1.6 TDI 90 Attraction/1.4 TDI/Ultra 90 "base"	▲	+							7 200	5 700	5 200	4 500
1.6 TDI 105/116 Ambition	▲	+							9 200	7 300	6 500	5 800
2.0 TDI 143 S-Line/Ambition Luxe	▲	+										5 900
A1 Sportback 2												
25 TFSI "base"	▲	=		17 300	13 300							
25 TFSI Advanced	▲	+	21 100									
25 TFSI Advanced S-Tronic	▲	+				13 000	12 100	11 400				
30 TFSI Design/Advanced 2/Advanced	▲	+	23 500	21 200	16 700	12 000	11 400	10 400	9 400			
35 TFSI Design Luxe	▲	+						12 700	11 800			
35 TFSI Design Luxe/Avus/Black Edition S-Tronic	▲	+	30 000	26 600	21 300	15 100						
40 TFSI S-Line S-Tronic	▲	=		26 200	20 900	18 800	17 800	14 900	12 800			
40 TFSI Black Edition S-Tronic	▲	=	33 300									
Citycarver/Allstreet 25 TFSI Design/Advanced	▲	=	22 700	20 500	17 500	12 100	11 200					
Citycarver/Allstreet 30 TFSI Design/Advanced/"base"	▲	+	24 300	21 200	17 800	12 800	12 000					
Citycarver 35 TFSI Design Luxe/Avus S-Tronic	▲	=	31 200	28 100	22 800	15 500	14 500					
Q2												
1,0 TFSI 116 / 30 TFSI Sport/Sport Limited/Design	▲	+	25 100	21 400	19 000	14 700	14 000	12 400	11 400	10 400		
1,4 TFSI COD 150 / 35 TFSI Design/Sport Limited	▲	+	26 800	23 600	18 200	16 500	15 700	12 000	10 900	9 200		
2,0 TFSI 190 / 40 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=				19 100		17 200	15 500	12 400		
SQ2	▲	+	49 000	42 500	32 500	26 500	24 500	23 500				
1,6 TDI 116 / 30 TDI Sport/Sport Limited/Design	▲	+	27 600	22 800	17 600	13 000	12 200	9 800	9 000	7 400		
35 TDI S-Line S-Tronic/Design Luxe/Avus S-Tronic	▲	+	37 100	29 300	22 600							
2,0 TDI 150 / 35 TDI Design Quattro S-Tronic	▲	+				17 100		11 400	10 900	8 900		
35 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+			27 100							
2,0 TDI 190 / 40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+							11 400	9 800		
A3 3 portes												
1.2 TFSI 105/110 Attraction/1.0 TFSI 115 "base"	▲	+									6 500	5 800
1.4 TFSI 122/125 Attraction	▲	+									7 700	7 000
1.4 TFSI 122/125 Ambiente	▲	+									9 000	8 100
1.4 TFSI 140/150 COD Ambiente/Design	▲	+								10 000	9 100	8 100
1.8 TFSI/ 2.0 TFSI 190 S Line	▲	+							12 100	10 900	9 800	9 100

			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
AUDI (suite)												
1.6 TDI 105/110/116 Attraction/"base"	▲	+									6 300	5 700	5 300
2.0 TDI 150/ 2.0 TDI 150 Attraction/"base"	▲	+									6 500	6 000	5 500
2.0 TDI 150 Ambiente/Ambition/Sport	▲	+										6 700	6 000
2.0 TDI 184 Ambiente/Ambition/Sport	▲	+									7 500	7 100	6 300
A3 Berline												
1.0 TFSI 115 / 30 TFSI Design/1.4 TFSI Ambiente	▲	+								10 900	9 400	8 200	7 700	7 000
1.4 TFSI 140/150 COD/35 TFSI Ambition/Sport	▲	+								12 700	10 700	9 100	8 500	7 500
1.8 TFSI 180/2.0 TFSI 190/40 TFSI S-Line/S-Line Plus	▲	+								16 300		9 900	8 800	8 200
S3	▲	+								22 100				
RS 3	▲	+								27 700				
1.6 TDI 105/110/30 TDI Ambiente/Design	▲	+								9 100	7 800	7 200	6 700	5 900
2.0 TDI 150/35 TDI Ambition/Sport S-Tronic	▲	+								10 600	9 300	9 000	7 300	6 900
40 TDI Sport Quattro S-Tronic	▲	+								11 600				
A3 Berline 4												
30 TFSI	▲	=				21 000	17 700	16 300	13 700					
30 TFSI Mild Hybrid Design S-Tronic	▲	=	29 200	23 100	18 800	16 600	15 200							
35 TFSI S-Line	▲	=	34 300	27 800	20 800	17 000	15 600							
35 TFSI Mild Hybrid Design Luxe/S-Line S-Tronic	▲	=	35 700	27 700	23 600	19 000	18 100							
40 TFSI Mild Hybrid Design Luxe S-Tronic	▲	=		33 000	28 900									
S3	▲	=	59 800	47 700	37 600	30 000	27 400							
RS 3	▲	+	76 600	53 900	41 000									
30 TDI S-Tronic	▲	=		23 600	18 200	13 500								
35 TDI S-Tronic	▲	=				16 500	13 100							
35 TDI Design S-Tronic	▲	=	32 700	26 400	20 500									
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=		35 000	27 700	19 500								
A3 Sportback 3												
1.2 TFSI 105/110 Attraction/1.0 TFSI 115/30 TFSI "base"	▲	+								10 200	9 100	7 600	6 500	6 000
1.4 TFSI 122/125 Attraction	▲	+										8 600	8 200	7 400
1.4 TFSI 122/125 Ambiente	▲	+											8 800	7 700
1.4 TFSI 140/150 COD / 35 TFSI Ambiente/Ambition/Design/Sport	▲	+								10 400	9 800	8 600	7 900	7 200
1.8 TFSI S Line/2.0 TFSI 190 S-Line / 40 TFSI S Line Quattro S-Tronic	▲	+								16 300		9 800	9 100	8 100
S3 Quattro	▲	+								21 000	17 900	13 300	12 700	11 100
RS 3	▲	+								24 400				
e-Tron Design Luxe	▲	+									14 700	13 100		
1.6 TDI 105/110/116/30 TDI Attraction/"base"	▲	+								8 100	7 400	6 600	5 900	5 300
2.0 TDI 150/35 TDI Attraction/"base"	▲	+									8 700	7 600	7 200	6 600
2.0 TDI 150/35 TDI Ambiente/Ambition/Design/Sport	▲	+									9 600	8 900	8 200	6 500
35 TDI Design S-Tronic	▲	+								9 600				
2.0 TDI 184 Ambiente/Ambition/Sport / 40 TDI Sport Quattro S-Tr.	▲	+								10 100		7 900	7 400	7 100
A3 Sportback 4												
30 TFSI "base"	▲	=	29 400	21 200	18 300	14 500	13 600							
30 TFSI Mild Hybrid Design S-Tronic	▲	+	26 600	23 600	21 700	17 100	16 000							
35 TFSI	▲	+				15 900	15 100							
35 TFSI S-Line	▲	+	32 500	27 700	22 400									
35 TFSI Mild Hybrid S-Line S-Tronic	▲	+	32 800	29 500	25 000	18 400	17 500							
40 TFSI Mild Hybrid Design Luxe S-Tronic	▲	=		30 900	28 500									
S3	▲	+	59 100	44 900	35 600	30 500	28 900							
RS 3	▲	+	80 300		41 200									
40 TFSI e Design Luxe	▲	+		29 600	27 100	21 200	19 900							
45 TFSI e Competition	▲	+		35 300	28 600									
30 TDI	▲	+		21 700	17 500	12 500	11 600							
35 TDI Design S-Tronic	▲	+	31 400	25 100	22 000	15 500	14 900							
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+		35 000	28 500									
A3 Allstreet												
35 TFSI Design	▲	=	32 300											
35 TFSI Hybride Avus S-Tronic	▲	=	38 200											
35 TDI Design	▲	=	34 300											
A4												
1.8 TFSI 160/170 Ambiente	▲	+												8 300
2.0 TFSI 211/225 Ambiente	▲	+												9 300
2.0 TDI 136/143/150 Ambiente	◆	+												7 400
2.0 TDI 170/177/190 Ambiente	◆	+												7 600
Avant 1.8 TFSI 120 Ambiente	▲	+												7 800
Avant 2.0 TDI 120 Ambiente	▲	+												7 100
Avant 2.0 TDI 136/143/150 S-Line/Ambition Luxe	◆	+												8 200
Avant 2.0 TDI 170/177/190 Ambiente	◆	+												7 800
A4 5												
35 TFSI	▲	=							14 900	14 200				
35 TFSI Design	▲	+				24 700	20 100							
35 TFSI S-Line S-Tronic	▲	+	30 600											
40 TFSI S-Line S-Tronic	▲	+							19 900	18 400				
40 TFSI Avus S-Tronic	▲	+	39 100	35 300	29 300									
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=							22 000	21 000				
30 TDI S-Tronic	▲	=							14 700	12 200				
30 TDI S-Line S-Tronic	▲	+	29 600	28 000	21 800									
35 TDI Design S-Tronic	▲	+							16 300	13 300				
35 TDI S-Line S-Tronic	▲	+	33 600	30 400	23 200									
40 TDI S-Line S-Tronic	▲	+							17 800	15 300				
40 TDI S-Edition/Competition S-Tronic	▲	+	39 500	34 200	31 100									
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	+							17 200					
S4 TDI	▲	=	66 600	59 900	45 600	33 100	25 600							
Avant 35 TFSI Design	▲	+		24 700	19 400									
Avant 35 TFSI S-Tronic	▲	=							16 500	15 500				
Avant 35 TFSI S-Line S-Tronic	▲	+	33 800											
Avant 40 TFSI Design S-Tronic	▲	=		30 300	26 500	19 100	18 000							
Avant 40 TFSI Avus S-Tronic	▲	=	38 200											
Avant 45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=							25 300	22 200				
Avant RS4	▲	+	86 000	72 000	57 900				47 500	44 200				
Avant 30 TDI S-Tronic	▲	=							15 500	12 700				
Avant 30 TDI S-Line S-Tronic	▲	+	33 000	29 900	24 100									
Avant 35 TDI S-Line S-Tronic	▲	+	37 100	33 400	26 100				17 900	14 900				
Avant 40 TDI S-Line S-Tronic	▲	+							18 900	16 200				
Avant 40 TDI S-Edition/Competition S-Tronic	▲	+	40 800	37 600	33 100									
Avant 45 TDI Quattro S-Tronic	▲	+								18 000				
Avant S4 TDI	▲	+	60 100	61 900	46 800	33 100	29 900							
Allroad 45 TFSI Design	▲	=		39 100	32 400	24 500	22 600							
Allroad 40 TDI Design	▲	=		35 500	30 200	21 800	17 300							
Allroad 45 TDI Avus	▲	=				22 700	20 600							
Allroad 50 TDI Avus	▲	=		47 800	38 100	26 100								
A5 *(ancien modèle)*												
1.8 TFSI 170/177/2.0 TFSI 180 Attraction	▲	+											10 000	9 100
2.0 TDI 170/177/190 Attraction	◆	+												8 100
A5 Sportback 2												
35 TFSI Design S-Tronic	▲	+			31 600	25 500	19 800	18 800	16 800	14 500				
35 TFSI S-Line S-Tronic	▲	+	35 100											
2,0 TFSI 190/40 TFSI Design S-Tronic	▲	+			36 300	32 900	22 800	20 900	18 700	15 900	12 700			
2,0 TFSI 252/45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+					30 800	29 300		18 800	15 500			
S5	◆	+								26 600	22 200			
RS 5	▲	+	92 500	77 700	65 500	51 300	47 500	44 300						
35 TDI Design S-Tronic	▲	+		34 300	26 600	19 300	17 800	14 200	12 000					
35 TDI S-Line S-Tronic	▲	+	36 700											
2,0 TDI 190/40 TDI Design S-Tronic	▲	+		35 300	27 600	21 400	17 800	15 100	12 700	10 000				
40 TDI Avus S-Tronic	▲	+	47 500											
3,0 TDI 218/45 TDI Design Luxe Quattro S-Tronic	▲	+							15 900	13 900	12 400			
3,0 TDI 272/50 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	+							30 800	23 600	21 100	18 700	14 200	
S5 TDI	▲	+	67 100	61 200	49 100				34 300	31 900				
A5 3												
2,0 TFSI 150 Design	▲	=	38 900											
2,0 TFSI 204 S-Line	▲	+	53 900											
S5	▲	+	76 300											
2,0 TDI Hybride 204 S-Line	▲	+	57 100											
A5 Avant 3												
2,0 TFSI 150 Design	▲	=	41 300											
2,0 TFSI 204 S-Line	▲	+	55 700											
S5	▲	+	79 300											
2,0 TDI Hybride 204 S-Line	▲	+	56 900											
A6 5												
45 TFSI S-Tronic	▲	-							25 700	23 700	21 400			
45 TFSI S-Line S-Tronic	▲	-	50 600	44 700	40 300									
55 TFSI Avus Extended Quattro S-Tronic	▲	=							36 100	34 800	33 200	29 000		
50 TFSI e S-Line Quattro	▲	=	47 800											
50 TFSI e Avus Extended Quattro	▲	=		47 600	40 500	37 500	30 300							
55 TFSI e Compétition Quattro	▲	+	57 100	51 600	46 400	35 000	33 300							
35 TDI S-Line S-Tronic	▲	=	40 100	36 900	29 000	20 500	19 100	17 700						
40 TDI S-Tronic	▲	=				21 200	19 200	16 600	15 100					
40 TDI Advanced S-Tronic	▲	=	45 800											
40 TDI Avus S-Tronic	▲	+		40 600	31 000									
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	▲	=				24 800	22 800	21 000	18 800					
45 TDI Advanced Quattro S-Tronic	▲	=	52 800											
45 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	▲	=		54 200	40 900									
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	=	54 500			29 300	26 900	23 000	20 600					
50 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	▲	=		59 100	41 400									
S6 TDI	▲	=	72 000	56 100	50 600	34 400	30 000							
A6 Avant 5												
45 TFSI S-Line S-Tronic	▲	=	55 200	48 200	43 400	29 100	27 400	25 600						
55 TFSI Avus Extended Quattro S-Tronic	▲	=				41 200	36 300	34 200						
50 TFSI e S-Line Quattro	▲	+	51 700											
50 TFSI e Avus Extended Quattro	▲	+		53 300	46 500									
55 TFSI e Compétition	▲	+	65 500	57 800	44 800	35 600	33 400							
35 TDI S-Line S-Tronic	▲	=	41 500	35 800	32 300	21 800	18 600	17 400						
40 TDI S-Tronic	▲	=				19 900	18 800	17 600	15 000					
40 TDI Advanced S-Tronic	▲	+	48 300											
40 TDI Avus S-Tronic	▲	=		39 800	30 300									
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	▲	=				26 600	24 300	22 800	19 500					
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	+	53 000											
45 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	▲	=		58 300	43 300									
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	=	56 800			34 400	24 100	22 800	18 000					
50 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	▲	=		62 600	45 200									
S6 TDI	▲	=				32 500	29 600							
A6 Allroad 5												
55 TFSI Avus S-Tronic	▲	-				42 300	40 300							
40 TDI Advanced S-Tronic	▼	-	53 400											
40 TDI Avus S-Tronic	▲	-		47 700	37 700									
45 TDI Tiptronic	▲	-				29 800	24 300							
45 TDI Avus Tiptronic	▲	-	66 400	55 100										
45 TDI Avus Extended Tiptronic	▲	-			47 200									
50 TDI Avus Tiptronic	▲	-	62 200			36 400	28 400							
50 TDI Avus Extended Tiptronic	▲	-		65 100	51 600									
55 TDI Avus Tiptronic	▲	-	78 800											
55 TDI Avus Extended Tiptronic	▲	-		75 400	54 900	37 400	34 400							
A6 e-tron Sportback												
Performance S-Line	▲	=	70 800											
S6	▲	=	88 800											
A6 e-tron Avant												
Performance S-Line	▲	+	78 400											
S6	▲	+	89 400											
A7 Sportback 2												
45 TFSI S-Line	▲	=	56 000	50 600										
50 TFSI e S-Line	▲	=	58 400	51 500										
55 TFSI e Competition	▲	=	67 500	59 100										
40 TDI S-Line	▲	=	51 800	45 200										
50 TDI Advanced Quattro	▲	=	67 900	61 300										
S7	▲	=	91 300	80 400										

AUDI (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
e-tron GT												
S	▲	=	118 600									
TT 3												
1,8 TFSI 180/40 TFSI S-Tronic	▲	=		31 200	28 100	20 800	19 400	18 400	13 300			
2,0 TFSI 230/45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+		45 300	33 700	25 900	24 500	22 000	16 600			
S	▲	=		51 300	42 600	30 800	28 600	26 400	20 800			
RS	▲	+			52 100	41 800	38 600	35 600	29 300			
RS Iconic Edition	▲	+		83 100	76 900							
Q3 *(ancien modèle)*												
1,4 TFSI 125 Ambiente	▲	+							11 300	9 800		
1,4 TFSI COD Ultra 150 S-Line	◆	+							12 000	11 100		
2.0 TFSI 211/220 S-Line Quattro S-Tronic	▲	+										11 400
RS	▲	=								24 100		
2.0 TDI 140/150 Attraction/2.0 TDI Ultra 150	◆	+									7 300	6 500
2.0 TDI 177/184 Ambition Luxe Quattro/S-Tronic	◆	+								10 500	9 600	8 800
Q3 2												
35 TFSI	▲	=		26 400	20 100							
35 TFSI Design	▲	+	29 500			18 600	17 400	16 300	14 400			
40 TFSI S-Line/Design Luxe/Avus Quattro S-Tronic	▲	=	46 500	40 900	30 800	24 600	23 600	21 300	19 900			
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=				23 600	22 900	21 200	19 900			
RS	▲	+		57 100	51 400	38 400	35 200					
45 TFSI e S-Line	▲	+		38 400	28 500	22 100						
35 TDI Design	▲	=	28 200									
35 TDI Design S-Tronic	▲	+		27 100	25 200	17 100	16 400	14 800	14 000			
40 TDI Design Luxe/S-Line Quattro S-Tronic	▲	+	45 400	37 900	30 000	23 800	18 300	16 800	15 000			
Q3 2 Sportback												
35 TFSI	▲	=				19 800	18 800					
35 TFSI Design	▲	+	32 600	28 900	23 600							
40 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=				25 300	23 800					
40 TFSI Avus Quattro S-Tronic	▲	=	48 100	41 500								
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+				30 100	27 700					
RS	▲	+		58 600	44 300	37 900	35 600					
45 TFSI e S-Line	▲	+		40 300	30 000	25 000						
35 TDI	▲	=			25 200							
35 TDI Design	▲	=	37 700	31 900								
35 TDI Quattro	▲	=				18 200	16 200					
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+	47 500	43 300	32 500	25 900	21 700					
Q4 e-tron												
35	▲	=			26 100	21 600						
40	▲	=		33 000	27 600	23 000						
45 Design	▲	=	41 800									
45 S-Line Quattro	▲	+		39 100	34 300	24 200						
50 Design Luxe Quattro	▲	+		47 700	36 300	32 000						
55 Avus Quattro	▲	+	56 600	51 300								
Q5 *(ancien modèle)*												
2.0 TFSI 180 Ambiente	▲	+									10 900	9 700
2.0 TFSI 211/225/230 Ambition Luxe	▲	+									12 700	11 400
2.0 TDI 143/150 Quattro	▲	+										8 200
2.0 TDI 170/177/190 Ambition Luxe	▲	+									10 500	9 400
3.0 TDI Avus	▲	+									13 300	11 800
Q5 2												
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	▲	=	58 700	50 400	44 800	32 500	30 400					
50 TFSI e Design	▲	+			37 000	29 500						
50 TFSI e Avus/Black Edition	▲	+	61 500	51 500								
55 TFSI e S-Line	▲	+	61 600	54 200	39 800	29 900						
35 TDI S-Tronic	▲	=				19 500						
35 TDI Design S-Tronic	▲	+	43 000	38 700	31 600							
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	▲	+	53 100	44 500	38 700	28 300	26 200					
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	▲	+				33 100	31 000					
SQ5 TDI	▲	+	74 000	63 000	47 400	33 600						
Sportback 45 TFSI Design Quattro S-Tronic	▲	=	56 300	49 700	43 800							
Sportback 50 TFSI e Design	▲	+			39 000							
Sportback 50 TFSI e Avus/Black Edition	▲	+	58 200	51 100								
Sportback 55 TFSI e S-Line	▲	+		55 100	43 700							
Sportback 55 TFSI e Black Edition	▲	+	60 900									
Sportback 35 TDI Design S-Tronic	▲	+	47 300	42 600	33 500							
Sportback 40 TDI Design Quattro S-Tronic	▲	+			35 700							
Sportback 40 TDI Avus/Black Edition Quattro S-Tronic	▲	+	61 300	55 000								
Sportback SQ5 TDI	▲	+	76 700	65 800	49 600	36 100						
Q5 3												
2,0 TFSI Hybride 204 Design	▲	=	48 400									
SQ5	▲	+	79 800									
2,0 TDI Hybride 204 S-Line Quattro	▲	+	60 900									
Q6 e-tron												
251 Design	▲	=	65 500									
387/Performance Design	▲	+	69 400									
Quattro S-Line	▲	+	77 800									
SQ6	▲	+	87 500									
Q7 2												
SQ7	▲	=	104 000									
55 TFSI e Avus	▲	+	83 500									
60 TFSI e Competition	▲	+	89 500									
50 TDI S-Line	▲	+	77 900									
Q8												
SQ8	▲	=	121 900	109 700								
55 TFSI e Avus	▲	+	92 500									
60 TFSI e Competition	▲	+	97 300									
Q8 e-tron												
50 S-Line	▲	=	65 800	58 900	57 200							
55 Avus	▲	=	75 500	67 000	61 500							
S	▲	=	80 000	72 900								
Q8 e-tron Sportback												
50 S-Line	▲	=	64 600	58 200	55 300							
55 Avus	▲	=	70 500	61 400	55 400							
S	▲	=	74 200	74 000								

BMW			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Série 1												
116 i Première 3p.	▲	+						9 400	8 500	7 200	6 500	5 800
118 i Lounge 3p.	▲	+						10 300	9 100	8 200	7 600	6 800
114 d Première 3p.	▲	+						7 600	6 800	5 700	5 400	4 900
116 d Première 3p.	▲	+						8 200	6 900	6 500	5 900	5 400
116 d Efficient Dynamics Lounge 3p.	▲	+								7 000	6 400	5 800
118 d Lounge 3p.	▲	+						8 800	7 800	7 400	7 000	6 400
120 d Lounge Plus/Sport 3p.	▲	+						10 700	9 600	9 000	8 200	7 600
120 d Xdrive Sport/Lounge BVA 3p.	▲	+						12 700	11 500	10 400	9 600	9 000
125 d UrbanLife/UrbanChic/Sport BVA 3p.	▲	+						11 400	10 600	9 800	8 800	8 100
116 i Première 5p.	▲	+						10 500	8 300	7 300	6 600	5 800
118 i Lounge Plus/UrbanChic 5p.	▲	+						10 800	10 300	9 700	9 000	8 200
M140i	▲	=								13 100		
114 d Première 5p.	▲	+						8 800	6 700	6 000	5 500	5 100
116 d Première 5p.	▲	+						8 200	7 300	6 700	6 000	5 600
116 d Lounge 5p.	▲	+						9 400	7 700	7 000	6 700	5 800
116 d EfficientDynamics Lounge 5p.	▲	+								7 000	6 600	6 300
118 d Lounge Plus/Sport 5p.	▲	+						9 400	8 600	8 000	7 400	6 600
120 d Sport 5p.	▲	+						10 400	9 400	8 800	8 100	7 400
120 d Xdrive Sport 5p.	▲	+										8 000
125 d UrbanLife/UrbanChic/Lounge BVA 5p.	▲	+						11 400	10 900	10 400	9 100	8 100
Série 1 3												
116i	▲	-	23 300	21 400	16 100	12 700	11 800					
118i	▲	-	24 600	22 100	19 900	14 400	13 300					
120i Edition Sport Auto.	▲	=	31 800	28 400	23 800	16 400	15 500					
128ti	▲	=		38 400	32 500	25 400	23 200					
M135i xDrive Auto. "base"/M Sport	▲	=	47 100	41 700	32 500	28 800	25 600					
116d	▲	-	24 700	21 800	16 600	11 900	10 900					
118d Lounge/Edition Sport	▲	=	28 800	26 200	21 300	14 300	12 400					
120d Edition Sport Auto.	▲	=				16 800	15 500					
120d Edition Sport xDrive Auto.	▲	=	35 700	31 700								
120d Edition M Design xDrive Auto	▲	=			33 100							
Série 1 4												
116i	▲	=	30 700									
120 M Sport Design	▲	=	33 300									
123 M Sport xDrive	▲	=	43 100									
M135xDrive	▲	=	59 800									
120d M Sport Design	▲	=	34 000									
Série 2 Gran Coupé												
218i	▲	=	27 700	24 800	22 200	16 800	16 100					
220i M Sport DKG	▲	=	34 200	31 300	23 700	19 900	19 200					
M235i xDrive Auto.	▲	+	49 500	45 300	33 800	28 900	26 900					
216d Auto.	▲	=	27 600	24 400	20 300	15 000	14 200					
218d M Sport	▲	+	32 800	27 100	21 700	18 000	17 200					
220d Luxury/M Sport Auto.	▲	=	35 300	33 900	25 200	20 800	19 600					
Série 2 Gran Coupé 2												
220 M Sport Design	▲	=	38 400									
M235 xDrive	▲	=	64 000									
220d M Sport Design	▲	=	37 300									
Série 2 Active Tourer 1												
216i Lounge	▲	=				12 100	11 300	10 000	9 000	7 400		
218i Sport	▲	=				15 400	14 000	11 400	10 400	8 200		
220i Luxury	▲	=							9 700	9 400		
225i M Sport Auto.	▲	-							13 600	11 400		
225xe M Sport	▲	+				17 300	16 100	15 200	14 000	12 000		
214d Première	▲	-							6 900	5 700		
216d Lounge	▲	+				11 400	9 400	8 800	7 600	6 400		
218d Sport	▲	+				16 400	12 600	10 500	9 500	7 000		
220d Luxury	▲	+						10 900	10 300	8 100		
Série 2 Active Tourer 2												
218i	▲	=	28 500	25 200	21 800							
220i Luxury	▲	=	34 700	31 800	24 300							
225e xDrive Luxury	▲	+	37 800	34 800	31 800							
230e xDrive M Sport	▲	+	44 700	39 600	37 000							
218d	▲	=	30 400	28 500	23 200							
220d Luxury	▲	=	34 200									
Série 3												
316 i Lounge	▲	+										8 500
320 i Efficient Dynamics Edition Sport	▲	+										10 200
316 d Lounge	▲	+							8 300	7 500	6 800	6 200
318 d Lounge	▲	+							9 400	8 400	7 400	6 700
GT 318 d Lounge	▲	+							10 500	8 900	8 100	7 200
320 d Modern/Sport	▲	+							10 300	9 400	8 500	8 100
320 d Xdrive Luxury	▲	+							11 400	10 400	9 400	8 600
GT 320 d Lounge	▲	+							10 000	8 900	7 900	7 300
330 d Luxury	▲	+							13 300	12 400	11 500	10 500
330 d Xdrive MSport	▲	+							13 300	12 000	10 900	9 900
Touring 320 i Lounge	▲	+							11 700	10 700	9 800	8 100
Touring 316 d Lounge	▲	+							8 600	7 500	6 200	5 800
Touring 318 d Lounge	▲	+							9 800	9 000	8 200	7 400
Touring 320 d Modern/Sport	▲	+							10 900	9 800	8 900	8 100
Touring 320 d Xdrive Luxury	▲	+							11 800	11 000	10 000	9 100
Touring 325 d Luxury	▲	+								13 800	12 600	11 400
Touring 330 d Luxury	▲	+							13 400	12 000	10 900	9 900
Touring 330 d Xdrive M Sport	▲	+							13 400	12 400	11 300	10 200
Série 3 7												
318i	▲	=	36 200	32 300	27 800							
320i M Sport xDrive	▲	=	43 700	37 300	32 300							
M340i xDrive	▲	=	64 000	54 200	43 200							
M3 Competition	▲	+	109 500	97 000	71 000							
M3 CS	▲	+		143 200								
320e	▲	=	38 700	35 900	29 200							
330e M Sport	▲	+	47 000	43 200	38 100							
316d	▲	=		32 200	27 100							
318d M Sport	▲	=	38 200	31 300	28 400							
320d M Sport	▲	=	42 300	38 000	30 400							
330d M Sport xDrive	▲	=	50 900	46 500	36 600							
M340d xDrive	▲	=	62 500	55 600	44 300							
Touring 318i	▲	=	36 800	33 600	24 500							
Touring M340i xDrive	▲	=	68 800	57 000	46 800							
Touring M3 Competition xDrive	▲	+	124 700	91 100	85 500							
Touring 320e	▲	=	39 300	35 500	30 800							
Touring 330e M Sport	▲	=	47 300	41 900	38 200							
Touring 316d	▲	=		33 900								

ZOOM

La dernière Citroën C4 reprend la plateforme de la Peugeot 208, ce qui la pénalise pour l'espace habitable aux places arrière.

BMW (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Touring 318d M Sport	▲	=	38 700	35 600	31 300							
Touring 320d M Sport	▲	=	46 000	41 900	35 000							
Touring 330 d M Sport xDrive	▲	=	56 400	50 100	41 600							
Touring M340d xDrive	▲	=	66 900	57 300	47 900							
Série 4 Gran Coupé 2												
420i	▲	+	45 800	38 900	29 500							
M440i xDrive	▲	+	71 700	53 600	39 900	34 500						
420d	▲	+	45 900	40 700	28 600							
430d M Sport xDrive	▲	+	59 300	46 400	41 800							
i4												
eDrive35	▲	+	46 500	41 600	34 900							
eDrive40	▲	+	49 500	43 900	35 700	32 200						
M50	▲	+	57 000	52 300	42 600	38 300						
Série 5												
520i Lounge	▲	=		35 800	30 900	23 800	22 600	21 700	19 600	17 700		
530i Sport xDrive Auto.	▲	=						23 500	21 600	18 600		
540i Luxury xDrive Auto.	▲	=						27 100	24 300	21 900		
M550i xDrive	▲	=				49 600	47 000					
520e Lounge	▲	+				23 200						
530e Luxury	▲	+		43 300	37 500	30 300	27 900					
545e M Sport xDrive	▲	+		56 300	45 700	33 200						
518d Lounge	▲	-		29 800	25 300	18 900	15 900					
520d Business Lounge/Lounge	▲	=			25 900	21 200	18 100			11 400		
520d Luxury	▲	=		41 800								
530d Luxury Auto.	▲	=				27 900	21 300	19 100	17 000	15 200		
530d Luxury/M Sport xDrive	▲	=		53 400	38 300							
540d Luxury/M Sport xDrive	▲	=		57 600	43 700		24 200					
M550d	▲	=					29 800					
Touring 520i Lounge	▲	=		37 300	30 000	25 000						
Touring 520e Luxury	▲	=				26 400						
Touring 530e M Sport/Luxury	▲	=		42 200	38 100	31 300						
Touring 518d Lounge	▲	-		31 200	27 000	20 300						
Touring 520d Luxury	▲	=		42 700	33 200	24 200						
Touring 530d M Sport	▲	=				29 600						
Touring 530d M Sport xDrive	▲	=		54 600	39 100							
Touring 540d M Sport xDrive	▲	=		60 000	43 000							
Série 5 8												
520i	▲	=	55 500	50 700								
530e	▲	=	57 700	52 900								
550e xDrive	▲	=	80 400	71 800								
520d	▲	=	55 300	49 400								
540d M Sport xDrive	▲	=	59 300									
Série 5 Touring 8												
520i M Sport	▲	=	48 700									
530e M Sport	▲	=	63 100									
550e M Sport xDrive	▲	=	81 800									
520d	▲	=	55 400									
540d M Sport xDrive	▲	=	75 700									
i5												
eDrive40	▲	=	61 300	56 600								
i5 Touring												
eDrive40	▲	=	67 300									
X1 *(ancien modèle)*												
sDrive 18 d Lounge	▲	+										7 400
sDrive20 d Confort/Lounge	▲	+										7 900
xDrive25 d M Sport	▲	+										10 500
X1 3												
sDrive18i xLine	▲	=	40 000	36 100	25 700							
sDrive20i M Sport	▲	+	42 400	37 400	31 300							
xDrive23i M Sport	▲	=	49 600	41 800	32 400							
M35i xDrive	▲	=	60 900									
xDrive25e xLine	▲	+	49 000	42 800	36 800							
xDrive30e M Sport	▲	+	52 400	47 200	43 900							
sDrive18d xLine	▲	+	40 800	36 500	30 800							
sDrive20d xLine	▲	+	42 000									
xDrive23d M Sport	▲	+	50 500	43 100	40 100							
iX1												
eDrive20	▲	=	33 800									
xDrive30 xLine	▲	=	45 600	38 100								
X2 2												
sDrive20i	▲	=	45 600	39 800								
M35i	▲	+	64 600	57 500								
sDrive18d	▲	=	40 900	36 400								
xDrive20d M Sport	▲	+	47 500									
iX2												
eDrive20	▲	=	38 700									
xDrive30	▲	=	49 400	42 700								
X3 2												
xDrive 20 i Confort/sDrive 20 i Lounge	▲	+							16 700	13 600	12 700	10 200
sDrive 18 d Confort/Lounge	▲	+							11 300	10 200	9 200	8 500
xDrive 20 d Excellis/Lounge Plus	▲	+							14 000	11 900	10 700	9 600
xDrive 30 d Luxe Auto/XLine	▲	+							16 300	15 100	13 800	12 600
X3 3												
xDrive20i xLine	▲	=	43 500	39 500	28 900	26 300						
M40i	▲	+	70 600	61 400	45 200	37 500						
M Competition	▲	+	97 000	87 100	63 400	46 800						
xDrive30e M Sport	▲	+	56 800	51 000	36 300	32 600						
sDrive18d xLine	▲	+	40 900	36 000	29 100	22 800						
xDrive20d M Sport	▲	+	52 500	46 300	37 100	28 600						
xDrive30d M Sport	▲	+	58 300	51 300	40 600	32 400						
M40d	▲	+	70 700	60 700	44 800	38 200						
X3 4												
20 xDrive	▲	=	59 100									
M50 xDrive M Sport	▲	+	94 600									
30e xDrive M Sport	▲	+	66 900									
20d xDrive	▲	=	60 700									
iX3												
Impressive	▲	=	51 100	46 900	42 700	39 600						
X5 4												
xDrive50e xLine	▲	=	91 100	80 900								
xDrive30d xLine	▲	=	81 800	65 900								
X6 3												
M60i xDrive	▲	=	103 800	92 400								
xDrive30d M Sport	▲	=	93 000	78 700								
iX												
xDrive40	▲	=	56 400	50 900	48 500	43 700						
xDrive60	▲	=	72 300	65 200	59 600	51 600						

BYD			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Dolphin												
204 Comfort	▲	-	26 700									
Atto 3												
Comfort	▲	-	27 000									
Active	▲	-		29 600								
Seal												
Design	▲	=	36 000									
Excellence AWD	▲	=	38 500									
Seal U												
DM-i Design	▲	=	38 600									
Electric Comfort	▲	-	35 400									
Tang												
AWD Flagship	▲	-	47 400									

CITROEN			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
C3 2 *(ancien modèle)*												
1.1/1.0 VTi/Pure Tech Attraction	▲	=									3 900	3 600
1.4/1.2 Vti/Pure Tech Confort	▲	=									5 000	4 200
1.6 VTi Exclusive/1.2 Pure Tech 110	▲	=									5 700	5 100
1.4 HDi 70/ 1.6 BlueHDi 75 Attraction	▲	=									3 800	3 500
1.6 HDi 90/1.6 BlueHDi 100 Confort	▲	=									4 800	4 200
1.6 HDi 110/e-Hdi 115 Exclusive	▲	=										
C3 3												
1,2 PureTech 68 Live	▼	-						6 100	5 100	4 200		
1,2 PureTech 83 Live/You!	▼	-		11 100	8 500							
1,2 PureTech 82/83 Feel/C-Series	▼	-		13 100		7 400	6 700	5 400	4 800	4 100		
1,2 PureTech 110 Shine	▼	-		13 600	11 600	9 900	9 300	7 000	6 300	5 400		
1,6 BlueHDi 75 Feel	▲	-							4 500	3 800		
1,5 BluHDi 100 Feel/C-Series	▲	-		13 900	10 300							
1,6 BlueHDi 100 Shine	▲	=				9 600	7 400		6 800	4 400		
C3 4												
1,2 PureTech/Turbo 100 You	▲	=	13 300									
ë-C3 113 Max	▲	=	23 600									
C3 Picasso												
1.4 VTi Attraction	▲	=										4 300
1.6 Vti/1.2 PureTech 110 Confort	▲	=									5 600	5 000
1.6 Vti/1.2 Pure Tech 110 Exclusive	▲	=									6 100	5 500
1.6 HDi 90/1.6 BlueHDi 100 Attraction	▲	=										4 200
1.6 HDi 90/1.6 Blue Hdi 100 Confort	▲	=									5 200	4 600
1.6 HDi 90/1.6 Blue Hdi 100 Exclusive	▲	=										5 100
1.6 HDi 110/112/115 Exclusive	▲	=										
DS 3												
1.4 VTi 95/1.2 Vti 82 Chic/Pure Tech	▲	+										4 800
1.6 VTI 120/1.2 Pure Tech 110 So Chic	▲	+										5 300
1.6 THP 150/155/165 Sport Chic	◆	+										6 100
1.6 HDi 90/e-HDi 90/1.6 Blue Hdi 100 So Chic	▲	+										4 700
1.6 HDi 110/e-Hdi 115/1.6 Blue Hdi 120 Sport Chic	▲	+										5 500
C3 Aircross												
1,2 PureTech 82 Feel	▼	-						6 700	5 800			
1,2 PureTech 110 Live/You	▼	-	15 100		11 100							
1,2 PureTech 110 Feel/Plus	▼	-	15 800	14 700		9 500	8 900	8 000	6 800			
1,2 PureTech 130 Shine	▼	-				11 000	9 800	9 000	8 100			
1,2 PureTech 130 Shine/Max Auto.	▼	-	18 200	16 100	14 500	12 700						
1,6 BlueHDi 100 Feel	▼	=					7 400	6 700	5 600			
1,5 BlueHDi 110 Feel Pack/Plus	▼	=	14 700	15 500	12 600	9 500						
1,6 BlueHDi 120 Shine	▼	=							7 900			
1,5 BlueHDi 120 Shine Auto.	▼	=			14 500	10 700	9 500					
C3 Aircross 2												
1,2 Turbo 100 You Pack Plus	▲	=	19 800									
1,2 Hybride 136 Max	▲	=	23 600									
Electrique 113 You Pack Plus	▲	=	23 200									
C4 Cactus												
1.2 Vti 82 Live/Pure Tech	▼	-							5 700	5 000	4 800	4 100
1.6 e-Hdi 92 Feel ETG	▲	=										4 600
1.6/1.5 BlueHDi 100 Shine	▼	=					7 400	6 700	5 800	5 500	5 000	4 400
C-Elysée												
1,2 PureTech 82 Live	▼	-						6 000	5 000	4 200		
1,6 BlueHDi 100 Live	▼	-						5 500	4 500	3 900		
C4 2												
1.6 VTi Confort/1.2 Pure Tech 130 Feel/Millenium	▼	=							5 300	4 800	4 400	3 900
1.6 HDi 90 Attraction/1.6 HDI 90 Live	▲	=										2 800
1.6 HDi 112/e-Hdi 115 Attraction/1.6 Blue Hdi 120 Live	▲	=									3 600	3 100
1.6 HDi 112/e-Hdi 115 Confort/1.6 Blue Hdi 120 Feel/Millenium	▲	=							5 000	4 400	4 000	3 200
2.0 HDi 150 Exclusive/2.0 Blue Hdi 150 Shine	▲	=									7 300	6 600

Le baromètre de la revente Auto Plus +: facile =: moyenne -: difficile

➔ Retrouvez la cote de l'occasion sur **www.autoplus.fr**

ZOOM

Première Fiat 100 % électrique vendue en France, la 500e connaît des problèmes de charge et de bugs du système multimédia.

CITROËN (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
C4 3												
1,2 PureTech 100 Live/You	▼	-	16 900	15 200	12 000	10 100	9 500					
1,2 PureTech 130 Feel Pack/Plus	▼	-	17 600	16 700	13 100	12 000	11 400					
1,2 PureTech 155 Shine Pack Auto.	▼	-			15 400	14 600	13 700					
1,2 Hybride 100 You	▼	+	17 900									
1,2 Hybride 136 Max	▼	=	21 200									
1,5 BlueHDi 110 Live	▼	-			12 700	9 500	8 300					
1,5 BlueHDi 130 Feel Pack/Plus Auto.	▼	=	20 800	18 800	15 700	11 400	9 800					
ë-C4 136 Feel Pack/Plus	▲	=	25 700	23 700	18 800	15 300	14 400					
ë-C4 156 Max	▲	=	26 600	24 100								
C4 X												
1,2 PureTech 100 You	▼	-	19 400									
1,2 PureTech 100 Feel	▼	-		18 100	16 000							
1,2 PureTech 130 Shine/Max Auto.	▼	-	22 300	20 600	18 400							
1,2 Hybride 136 Max	▼	-	23 800									
1,5 BlueHDi 130 Shine/Max Auto.	▼	-	24 400	22 000	21 000							
ë-C4 136 Feel Pack/Plus	▲	-	25 700	23 700	20 900							
ë-C4 156 Max	▲	-	31 300	28 000								
C4 Picasso/SpaceTourer												
1.6 VTI/1.2 Pure Tech 130 Attraction	-	-									7 400	6 400
1.6 THP Exclusive	▲	=										8 500
1.6 HDI 90 Attraction	▲	=										5 500
1.6 e-HDI 115/Blue Hdi 120 Intensive	◆	=									7 400	5 900
2,0 BlueHDi 150 Exclusive /Shine	◆	=							8 600	7 900	6 700	5 900
Grand C4 Picasso/SpaceTourer												
1,2 PureTech 130 Feel	▼	-				12 300						
1.6 THP Exclusive	▲	=										8 400
1.6 e-HDI 115/Hdi 115/ Blue Hdi 100 Confort	▲	=									6 500	5 700
1,5 BluHDI 130 Feel	◆	=				11 400						
2.0 BlueHDi 150 Exclusive / Shine	◆	=								8 400	7 800	7 200
Berlingo/Berlingo Multispace *(ancien modèle)*												
1.6 16V 90/1.4 VTI 95 Bivouac/Attraction	▲	=										5 000
1.6 HDi 75 Bivouac/Attraction	▲	=										4 300
1.6 HDi 92 Mult./1.6 Hdi 90 Confort/Blue Hdi 100 Feel	▲	=							5 700	5 200	4 700	4 100
1.6 HDi 110/115/Blue Hdi 120 XTR	▲	=							6 800	6 100	5 500	4 900
Berlingo 3 Taille M												
1,2 PureTech 110 Feel	▼	-				12 300	11 000	9 600	9 000			
1,2 PureTech 130 Shine Auto.	▼	-				13 500	12 400					
1,5 BlueHDi 75 Live	▲	-						7 000	6 200			
1,5 BlueHDi 100 Feel	▲	=				10 800	8 600	7 600	6 900			
1,5 BlueHDi 130 Shine	▲	=				11 800	9 600	9 000	7 700			
Electrique 136 Live	▲	-	26 700	24 100	18 800	14 600						
C5												
1.6 HDi 110/115 Attraction	▲	=										5 500
2.0 HDi 138/140/Blue HDi 150 Confort	▲	=									6 700	6 100
Tourer 1.6 HDi 110/115 Attraction	▲	=										5 700
Tourer 2.0 HDi 138/140/Blue Hdi 150 Confort	▲	=									7 300	6 600
C5 X												
1,2 PureTech 130 Feel/Plus Auto.	▼	-	24 000	22 000	19 000	13 900						
1,6 PureTech 180 Shine Pack Auto.	▲	-			25 000	17 700						
1,2 Hybride 136 Plus	▲	-	25 100									
Hybride Rechargeable 180 Feel Pack/Plus	▲	=	30 000	28 000								
Hybrid/Hybride Rechargeable 225 Feel Pack/Plus	▲	=	28 500		26 500	17 700						
Hybrid/Hybride Rechargeable 225 Shine Pack/Max	▲	=	34 700	30 700								
C5 Aircross												
1,2 PureTech 130 Start/Live/You	▼	-	20 900	18 700	16 300	12 500	11 400					
1,2 Hybride 136 Plus	▲	=	25 000	22 600								
1,6 PureTech 180 Shine Auto.	▲	=				15 300	14 300					
Hybrid 180 Feel Pack/Plus	▲	+	31 500	28 300	25 800							
Hybrid 225 Feel Pack/Plus	▲	+	33 300	29 400	27 200							
Hybrid 225 Shine Pack/Max	▲	+	35 300	31 100		19 100	17 900					
1,5 BlueHDi 130 Live	▼	=			17 700	11 400	10 400					
1,5 BlueHDi 130 Feel Pack/Plus Auto.	▼	=	24 800	22 700	20 400							
2,0 BlueHDi 180 Shine Auto.	▼	=					13 700					
CUPRA												
Leon												
1,5 eTSI/Hybrid 150 V/"base"	▲	+	27 300	24 400	22 800							
2,0 TSI 245 VZ	▲	=		31 400	26 700							
2,0 TSI 300 DSG "base"/VZ	▲	=	34 200	32 500	27 500	21 700						
eHybrid 204 "base"/V	▲	=	26 500	25 100	20 300	16 300						
eHybrid 245/272 "base"/VZ	▲	+	30 500	28 500	22 800	18 400						
2,0 TDI 150 V/"base"	▲	=	30 800	28 500								
Sportstourer 1,5 eTSI/Hybrid 150 V/"base"	▲	+	30 800	27 100								
Sportstourer 2,0 TSI 245 DSG V	▲	=		31 800	24 300	21 500						
Sportstourer 2,0 TSI 300 VZ Cup	▲	=		36 600	31 600							
Sportstourer 2,0 TSI 310 DSG 4Drive "base"/VZ	▲	=				22 800						
Sportstourer 2,0 TSI 310 DSG 4Drive VZ Cup	▲	=		37 900	31 100							
Sportstourer eHybrid 204 "base"/V	▲	=	29 200	27 500	22 700	20 000						
Sportstourer eHybrid 245/272 "base"/VZ	▲	+	32 300	29 600		19 400						
Sportstourer 2,0 TDI 150 V/"base"	▲	+	33 300	30 000								
Born												
204 V batterie L	▲	=		29 000	25 300	17 200						
230 VZ/"base"/V batterie L	▲	=	31 500	28 700	26 800							
VZ 325	▲	=	31 500									
Ateca												
1,5 TSI 150 V	▲	=	33 800	30 200								
2,0 TSI 300 DSG 4Drive	▲	=		34 600	26 800	22 400	20 300					
Terramar												
1,5 eTSI Hybrid 150 V	▲	=	30 500									
eHybrid 204 V	▲	=	35 000									
eHybrid 272 VZ	▲	=	39 000									
Formentor												
1,5 TSI/eTSI Hybrid 150 "base"/V	▲	=	32 700	24 500		16 300						
2,0 TSI 190 4Drive V	▲	=		30 700	23 100	21 200						
2,0 TSI 245 VZ	▲	=		34 200	26 700	24 300						
2,0 TSI 310/333 "base"/VZ DSG 4Drive	▲	=	38 000	35 700	27 100	24 400	22 800					
VZ5	▲	+		46 400	35 700	32 200						
eHybrid 204 "base"/V	▲	+	31 500	29 000	25 100	19 000						
eHybrid 245/272 VZ	▲	+	34 300	32 900	26 300	21 600						
2,0 TDI 150 V	▲	=	30 000	26 100	20 700	18 400						
Tavascan												
286 V	▲	-	36 300									
340 VZ 4Drive	▲	-	47 400									
DACIA												
Spring												
45 Confort/Expression	▲	+	14 800	13 800	9 100	6 900						
65 Extrême	▲	+	16 800	15 200								
Sandero 2												
1,0 Sce 75 Ambiance/Essentiel	▲	=					5 400	5 000	4 600	3 800		
0,9 Tce 90 Lauréate/Confort	▲	+					6 300	5 800	5 300	4 300		
1,5 dCi/Blue dCi 75 Ambiance/Essentiel	▲	-					5 800	5 400	4 400	3 700		
1,5 dCi 90/Blue dCi 95 Lauréate/Confort	▲	=					6 300		4 900	3 900		
Stepway 1,0 SCe 75 Urban	▲	=					5 800					
Stepway 0,9 Tce 90	▲	+					7 000	6 600	5 500	4 600		
Stepway 1,5 dCi 90/Blue dCi 95	▲	=					7 700	7 000	5 500	5 000		
Sandero 3												
1,0 SCe 65 Access	▲	=				5 100	4 800					
1,0 SCe 65 Essentiel/Essential	▲	+	11 900	9 100	7 300							
0,9 Tce 90 Confort/Expression	▲	+	14 700	11 700	9 100	7 400	6 700					
1,0 Eco-G 100 Confort/Expression	▲	+	14 800	12 300	9 100	7 900	7 200					
Stepway 0,9 Tce 90 Essentiel/Essential	▲	+	15 100	11 700	9 100	7 400	6 700					
Stepway 1,0 Tce 110 Expression+/Extrême	▲	+	16 500	14 800	13 100							
Stepway 1,0 Eco-G 100 Confort/Expression	▲	+	17 100	15 800	9 500	8 000	7 600					
Logan												
1,0 Sce 75 Ambiance	▲	-						4 800	4 300	3 800		
0,9 Tce 90 Lauréate/Confort	▲	-					6 700	6 000	5 100	4 000		
1,5 dCi/Blue dCi 75 Ambiance/Essentiel	▲	-					5 800	4 900	4 300	3 700		
1,5 dCi 90/Blue dCi 95 Lauréate/Confort	▲	-					6 000	5 400	4 600	3 800		
MCV 1,0 Sce 75 "base"/Access	▲	-					5 200	4 800	4 300	3 800		
MCV 0,9 Tce 90 Blackline	▲	=							4 800	4 300		
MCV 1,5 dCi/Blue dCi 75 Silverline	▲	-						5 500	4 800	3 800		
MCV 1,5 dCi 90 Blackline/Silverline	▲	=							5 000	4 500		
MCV Stepway 0,9 Tce 90 Explorer/"base"	▲	=					7 400	6 800	5 800	5 000		
MCV Stepway 1,5 dCi 90 Explorer	▲	=								4 300		
Jogger												
1,0 Tce 110 Essentiel/Essential	▲	=	19 200	14 300	10 900							
Hybrid 140 Extrême	▲	+	22 800	20 300								
1,0 Eco-G 100 Essentiel	▲	+			9 500							
1,0 Eco-G 100 Extrême	▲	+	19 300	16 400								
Lodgy												
1,6 Sce 100 Silver Line	▲	-						6 500	5 700	4 900		
1,3 Tce 100 Essentiel	▲	-			9 500							
1,3 Tce 100 Silver Line	◆	=			8 400			6 800				
1.2 TCe 115 Lauréate/Silver Line	▼	-			8 200				6 100	5 300	3 900	3 700
1,3 Tce 130 Essentiel	▲	-			10 100							
1,3 Tce 130 Silver Line	◆	=						7 200				
1.5 dCi 90/Blue dCi 95 Lauréate/Silver Line	▲	+						6 400	5 300	4 500	3 900	3 700
1.5 dCi 110 Prestige/Black Line	▲	+			6 800							4 500
1,5 Blue dCi 115 Essentiel	▲	-			11 400							
Stepway 1,2 Tce 115	▼	=							6 500	5 500		
Stepway 1,3 Tce 130	◆	=			11 000	9 500	8 700	8 000				
Stepway 1,0 Eco-G 100 "base"	▲	=					6 300					
Stepway 1,5 dCi 110/Blue dCi 115	▲	+			11 700	9 100	8 300	7 900	6 700	5 600		
Duster *(ancien modèle)*												
1.5 dCi 85/90 Ambiance/Ambiance + / Silver Line 4x2	▲	+								5 100	4 500	3 900
1,5 dCi 110 Lauréate/Lauréate + 4x2	▲	+								5 300	4 500	3 900
Duster 2												
1,0 Tce 100/90 Access	▲	=				7 300	6 700					
1,6 Sce 115 Essentiel	▲	=						6 900	6 500			
1,2 Tce 125 Confort	▼	+							7 400			
1,3 Tce 130 Confort/Expression	▲	+		16 500	12 700	10 000	9 100	8 200	7 500			
1,3 Tce 150 Prestige	▲	+				10 700	9 500	8 900	8 100			
1,3 Tce 150 Prestige/Journey EDC	▲	+		19 100	14 700							
1,5 dCi 90 Essentiel	▲	+							5 700			
1,0 Eco-G 100 Access	▲	=				7 900	7 400					
1,0 Eco-G 100 Essentiel/Essential	▲	=		13 800	10 500							
1,5 Blue dCi 95 Essentiel	▲	+				8 200	7 300	6 600	5 700			
1,5 dCi 110 Confort	▲	+							5 900			
1,5 Blue dCi 115 Confort/Expression	▲	+		17 000	12 600	9 100	8 100	7 100	6 100			
Duster 3												
1,0 Eco-G 100 Essentiel	▲	=	20 400									
1,2 Tce 130 Extrême	▲	+	22 900									
Hybrid 140 Journey	▲	+	25 300									
Dokker												
1,6 Sce 100 Silverline	▲	-						5 900	5 400	4 700		
1,3 Tce 100 Silverline	◆	=						6 600				
1,2 Tce 115 Silverline	▼	-							6 100	5 200		
1,5 dCi/Blue dCi 75 Silverline	▲	-						5 600	5 100	4 100		
1,5 dCi 90/Blue dCi 95 Silverline	▲	=						6 000	5 300	4 100		
Stepway 1,2 Tce 115	▼	-							6 500	5 500		
Stepway 1,3 Tce 130	◆	=					8 500	7 800				
Stepway 1,5 dCi 90/Bue dCi 95	▲	=					7 000	6 600	6 500	4 500		
DS AUTOMOBILES												
DS 3												
1,2 PureTech 82 Be Chic	▼	=							5 500	5 000		
1,2 PureTech 110 So Chic	▼	+							6 100	5 700		
1,2 PureTech 110 Be Chic Auto.	▼	+						8 200				
1,2 PureTech 130 So Chic	▼	+							6 500	6 100		
1,6 THP 165 Performance Line	▲	=							8 300	6 600		
Performance	▲	=							9 600	7 800		
1,6 BlueHDi 100 So Chic	▼	-							5 000	4 800		
1,6 BlueHDi 120 Sport Chic	▼	-							6 600	5 500		
DS 3 Crossback / DS 3 2												
1,2 PureTech 100 Chic/Montmartre	▼	-			16 800	12 700	11 400	9 500				
1,2 PureTech 100 Bastille	▼	-	24 100	22 700								
1,2 PureTech 130 So Chic/Bastille Auto.	▼	-	24 200		19 700	13 800	12 600	12 200				
1,2 PureTech 130 Performance Line+ Auto.	▼	-		26 300								

DS AUTOMOBILES (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1,2 PureTech 155 Performance Line Auto.	▼	-						13 100				
1,2 PureTech 155 Performance Line + Auto.	▼	-			18 700	15 300	14 500					
1,2 Hybride 136 Edition France	▲	=	27 600									
1,5 BlueHDi 100/110 Chic/Montmartre	▼	-			17 200	12 100	9 600	8 700				
1,5 BlueHDi 130 So Chic/Bastille Auto.	▼	=	28 500	25 800	18 100	13 300	11 000	9 900				
E-Tense Montmartre	▲	-			22 700							
E-Tense Performance Line/Edition France	▲	=	32 900	29 800		16 400	15 200	13 700				
DS 4 "1"												
1,2 PureTech 130 Be Chic	▼	-							8 100	6 300		
1,6 THP 165 Performance Line Auto.	▲	-							9 200	8 300		
1,6 BlueHDi 100 Be Chic	▼	=							5 800	4 800		
1,6 BlueHDi 120 So Chic	▼	=							6 600	5 500		
2,0 BlueHDi 180 Sport Chic Auto.	▼	=								6 700		
Crossback 1,2 PureTech 130 Be Chic	▼	-							8 000	6 700		
Crossback 1,6 THP 165 Sport Chic Auto.	▲	-							9 900	8 200		
Crossback 1,6 BlueHDi 120 Be Chic	▼	=							7 000	5 500		
Crossback 2,0 BlueHDi 180 Sport Chic Auto.	▼	=								6 900		
DS 4 "2"												
1,2 PureTech 130 Bastille	▼	-	27 000	24 800	18 200	16 100						
1,6 PureTech 180 Performance Line	▲	=			23 500	20 700						
1,6 PureTech 225 Performance Line +	▲	=			25 700	22 700						
1,2 Hybride 136 Pallas	▲	=	29 300									
E-Tense 225 Rivoli	▲	+	34 400	30 900	27 100	24 500						
1,5 BlueHDI 130 Bastille +/Bastille	▼	=	29 100		19 000	14 100						
1,5 BlueHDi 130 Performance Line	▼	=	28 800	24 800								
DS 5												
1,6 THP 165 So Chic Auto.	▲	-							10 300	8 600		
1,6 BlueHDi 120 Be Chic	▲	-							7 200	5 800		
2,0 BlueHDi 150 So Chic	▼	=							8 300	6 800		
2,0 BlueHDi 180 Performance Line Auto.	▼	=							8 500	7 800		
Hybrid 4x4 Sport Chic	▼	=							9 600	8 300		
DS 7 Crossback / DS 7												
1,2 PureTech 130 So Chic	▼	=				17 900	16 900	15 400	13 500			
1,6 PureTech 180 Performance Line	▼	=			23 600	21 500	19 900	18 100	16 000			
1,6 THP 225 La Première/Grand Chic	▲	=				25 000	24 100	21 400	18 900	16 900		
E-Tense 225 Bastille	▲	=	39 200	35 000								
E-Tense 225 Performance Line +	▲	+			30 400	29 300	27 400					
E-Tense 300 Performance Line + 4x4	▲	+	45 200	40 500		28 500	26 400	22 900				
E-Tense 300 Rivoli 4x4	▲	+	45 400	40 400	31 700							
E-Tense 360 La Première/Opera 4x4	▲	+	54 900	48 600	45 400							
1,5 BlueHDi 130 So Chic/Bastille Auto.	▼	=	33 000	29 400	22 800	15 500	13 300	11 700	10 200			
2,0 BlueHDi 180 La Première/Grand Chic	▼	+					17 900	15 200	13 500	11 700		
DS 9												
1,6 PureTech 225 Performance Line +	▲	-			29 300	23 500						
E-Tense 225 Performance Line +	▲	-			32 000	26 400						
E-Tense 250 Rivoli+	▲	-	45 300	41 300	36 200							
E-Tense 360 Rivoli + 4x4	▲	-	50 700	46 700	37 200	33 400						
FIAT												
500												
1.2 Pop	▲	+						5 300	4 700	4 000	3 800	3 500
1,2 69 Pop Dualogic	◆	=					7 100					
1,0 BSG 70 "base"	▲	=		12 900								
1,0 70 BSG Lounge/Dolcevita	▲	+			10 600	7 500	7 000					
1.4 Lounge/Sport/Street/S/0.9 TwinAir 105 Lounge	▲	+						6 800	5 500	5 000	4 800	4 200
Abarth 595	▲	+			16 300	9 900	9 500	8 700	7 900	6 400		
Abarth 695	▲	+		22 000								
500e												
23,8 kWh Action/"base"	▲	=	18 900	17 200	13 100	10 000	9 200					
Passion	▲	=				11 400						
42 kWh Icône	▲	=			15 200							
42 kWh La Prima	▲	+	24 400	21 900								
Abarth Pack	▲	=	28 600	25 400								
3+1 Passion	▲	=				12 200	11 500					
3+1 42 kWh Icône	▲	=			16 700							
3+1 42 kWh La Prima	▲	+	25 000	23 400								
Panda 3												
0.9 TwinAir 85 Easy	▲	=							4 100	3 300	3 000	2 700
1.2 Pop/"base"	▲	=					5 300	4 200	3 600	3 200	2 700	2 500
1.2 Easy	▲	=						4 500	3 700	3 400	3 100	2 800
1,0 70 BSG Hybrid City/"base"	▲	=	10 100	9 100	6 700	6 000	5 700					
City Cross 1,0 70 BSG Hybrid	▲	=			9 100							
0,9 TwinAir 85 4x4	▲	+			11 400							
1.3 Multijet 75 Easy	▲	=										3 100
1.3 Multijet 75/95 Lounge	▲	=						4 600	4 300	3 700	3 400	3 100
1,3 Multijet 4x4 75 Pop	▲	=									4 000	3 500
Grande Panda												
Electrique 113 La Prima	▲	=	22 500									
500L												
1,4 95 Popstar/"base"	▲	-							4 100	3 800		
0,9 TwinAir 105 Cross	▲	-						7 400	4 800	4 200		
1,3 Mjt 95 Popstar	▲	-						5 800	3 700	3 300		
1,3 Mjt 95 Sport	▲	-			13 100							
1,6 Mjt 120 Cross	▲	-						6 600	4 000	3 700		
Wagon 1,4 95	▲	-							6 000	5 100		
Wagon 1,6 Mjt 120	▲	-						6 400	5 900	5 000		
500X												
1,0 Firefly T3 120 City Cross/RED	◆	+			14 000	9 800	9 100	8 200	7 000			
1,5 Turbo T4 130 Hybrid "base"	▲	=		22 300								
1,5 Firefly 130 Hybrid Sport	▲	=			18 200							
1,3 Firefly T4 150 Club DCT	◆	+				13 800	12 700	11 400	8 200			
1,3 MultiJet 95 City Cross	◆	=				9 100	7 200	6 400	5 000			
1,6 MultiJet 120 Club	◆	=				10 400	9 400	8 400	6 300			
1,6 MultiJet 130 Connect Edition	▲	=			13 700	12 600						
1,6 MultiJet 130 Sport	▲	=			17 100							
2,0 MultiJet 150 Cross 4x4 Auto.	▼	+						9 300				
600												
1,2 Hybrid 100	▲	=	21 800									
1,2 Hybrid 136 La Prima	▲	+	24 900									
e (RED)	▲	=	23 200	21 000								
Tipo												
1,6 Multijet 130 City 4p.	▲	-	17 800									
1,4 95 Easy 5p.	▼	=				8 200	8 200	5 900	5 000			
1,0 FireFly Turbo 100 "base" 5p.	▲	=				8 200						
1,6 110 Lounge ATX 5p.	▼	=						7 800	6 300			
1,4 T-Jet 120 S-Design 5p.	▼	=					8 400	7 600	5 700			
1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid "base"	◆	-		16 700								
1,3 MultiJet 95 Easy/Life 5p.	▼	=				7 600	6 700	6 000	4 800			
1,6 MultiJet 120 Lounge 5p.	▼	=				7 500	7 300	6 800	5 300			
1,6 MultiJet 130 Life Plus 5p.	▲	=				9 600						
Cross 1,0 Firefly Turbo 100 Pack	▲	=			11 400							
Cross 1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid "base"	◆	=		17 000								
Cross 1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid Plus	▲	=			15 300							
Cross 1,6 MultiJet 130 Plus	▲	=			15 300							
SW 1,4 95 Easy	◆	=					8 100	7 300	5 500			
SW 1,6 110 Lounge ATX	▼	=						8 100	6 500			
SW 1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid "base"	◆	=		17 100								
SW 1,3 MultiJet 95 "base"	▼	=					5 900					
SW 1,6 MultiJet 120 Lounge	▼	=							5 500			
SW 1,6 MultiJet 130 Life Plus	▲	=				9 700						
Cross SW 1,0 Firefly Turbo 100 Plus	▲	=			14 000							
Cross SW 1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid "base"	◆	=		19 800								
Cross SW 1,5 Firefly Turbo 130 Hybrid RED	▲	=			16 500							
Cross SW 1,6 MultiJet 130 Plus	▲	=			15 800							
Qubo												
1,3 MultiJet 80 Trekking	▲	-					6 200	5 900	4 100	3 800		
1,3 MultiJet 95 Trekking	▲	-					6 600	5 900	5 000	4 700		
FORD												
Ka 2 *(ancien modèle)*												
1,2 Ambiente/Trend	▲	=										2 700
Ka+												
1,2 Ti-VCT 70 Essentiel	▲	-					5 500	5 100	3 900	3 700		
1,2 Ti-VCT 85 Ultimate	▲	=					5 900	5 200	4 300	3 900		
1,5 TDCi 95 Ultimate	▼	+					5 300	4 800				
Active 1,2 85	◆	+					6 300	5 700				
Active 1,5 TDCi 95	▼	+					5 500	5 300				
Fiesta 7												
1,1 70/75 Trend/"base" 5p.	▲	-				6 000	5 500	5 300	4 100	3 900		
1,1 85 Trend 5p.	▲	=						6 600	5 300	4 900		
1,0 EcoBoost 100/95 Titanium 5p.	▲	=				7 900	7 300	6 400	5 700	5 000		
1,0 Flexifuel 95 ST-Line 5p.	▲	+		15 300	11 400							
1,0 EcoBoost 125 Titanium 5p.	▲	=					8 000	7 000	6 200	4 800		
1,0 EcoBoost 125 mHEV/Hybrid ST-Line 5p.	▲	=		15 600	12 000	8 700	8 000					
1,0 EcoBoost 140 ST-Line 5p.	▲	=					8 200	7 700				
1,0 EcoBoost 155 mHEV/Hybrid ST-Line 5p.	▲	=				10 100	9 400					
ST Plus/ST 5p.	▲	=		21 200	17 800	12 100	11 400	10 500				
1,5 TDCi 85 Cool & Connect 5p.	▲	=					5 300	4 800				
1,5 TDCi 120 Titanium 5p.	▲	-						5 800	5 300	4 700		
Active 1,0 Flexifuel 95 X	▲	=		14 600	11 200	9 600						
Active 1,0 EcoBoost Hybrid 125 X	▲	=		15 000	11 400	10 500						
Active 1,0 EcoBoost Hybrid 155 X	▲	-				12 200						
B-Max												
1.4 Ambiente	▲	=										3 100
1.0 EcoBoost 100 Titanium	▲	=									5 200	4 600
1.0 EcoBoost 120/125 Titanium	▲	=								4 600	4 000	3 800
1.5 TDCi 75 Trend/Edition	▲	=								3 700	3 400	3 100
1.6/1.5 95 TDCi Titanium	▲	=								3 700	3 400	3 200
Puma												
1,0 EcoBoost mHEV 125 Titanium	▲	+	21 400		14 500	10 900	10 400					
1,0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line Powershift	▲	=		20 000								
1,0 Flexifuel Hybrid 125 Titanium	▲	+		17 100	15 900							
1,0 EcoBoost mHEV 155 Titanium X	▲	=				12 200	11 400					
1,0 EcoBoost mHEV 155 ST-Line X Powershift	▲	+	24 800	21 700	18 100							
ST 170 Powershift	▲	+	27 800	24 700								
ST 200	▲	+		26 100	20 800	16 900	16 100					
1,5 EcoBlue 120 Titanium	▲	=				10 400	9 700					
Focus 3 *(ancien modèle)*												
1.0 EcoBoost 100 Trend	▲	=							7 000	5 800	5 300	4 800
1.6 125 Flexifuel/1.0 Ecoboost 125 Titanium	▲	=							7 600	7 100	5 900	5 300
1.6/1,5 TDCi 95 Trend	▲	=							5 000	4 100	3 700	3 500
1.6 TDCi 115/1.5 TDCi 120 Titanium	▲	=							5 400	4 300	4 100	3 700
2.0 TDCi 140/150 Titanium/Titanium X	▲	=							5 500	4 700	4 300	3 800
SW 1.0 EcoBoost 100 Trend/Edition	▲	=							7 200	6 700	5 100	4 900
SW 1.6/1,5 TDCi 95 Trend	▲	=							4 800	4 000	3 700	3 400
SW 2.0 TDCi 140/150 Titanium	▲	=							5 500	5 000	4 300	3 800

L'indice de fiabilité Auto Plus ▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

FORD (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Focus 4												
1,0 EcoBoost 85 Trend	-	+						7 400				
1,0 EcoBoost 100 Trend	-	+				9 000	8 200	7 400				
1,0 EcoBoost 125 Titanium	◆	+					9 800	9 000				
1,0 EcoBoost 125 mHEV/Hybrid Titanium X/ST-Line X	▲	=			15 000	9 100						
1,0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	▲	=	22 300	20 000	18 800							
1,0 EcoBoost 155 mHEV/Hybrid ST-Line X	▲	=		21 300	20 300	12 500	11 400					
1,0 EcoBoost Hybrid 155 ST-Line Powershift	▲	=	22 400									
1,5 EcoBoost 182 Vignale	-	+						10 600				
2,3 EcoBoost 280 ST	▲	-	35 000	31 900	25 800	16 300	14 900					
1,5 EcoBlue 95 Trend	-	+				7 700	6 800	6 400				
1,5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	▲	=	22 900									
1,5 EcoBlue 120 Titanium/Titanium X/ST-Line X	◆	+				9 600	7 800	7 400				
2,0 EcoBlue 150 ST-Line X	▲	=				11 800	10 300					
2,0 EcoBlue 190 ST	▲	-				13 600	10 700					
Active 1,0 EcoBoost 125	◆	=				10 600						
Active 1,0 Flexifuel mHEV/Hybrid 125 X	▲	+	21 800	19 900	16 300	11 800						
Active 1,0 EcoBoost mHEV 155 X	▲	=				11 900						
Active 1,0 EcoBoost mHEV/Hybrid 155 X Powershift	▲	+	23 900	21 800	19 000							
Active 1,5 EcoBlue 115 X Powershift	▲	=	23 300									
Active 1,5 EcoBlue 120	▲	=				10 200						
Active 1,5 EcoBlue 120 X Auto.	▲	+			16 000							
Active 2,0 EcoBlue 150 Auto. X	▲	=				12 700						
SW 1,0 EcoBoost 85 Trend	-	+						7 700				
SW 1,0 EcoBoost 100 Trend	-	+				9 000	8 200	7 400				
SW 1,0 EcoBoost 125 Titanium	◆	+					9 800	9 400				
SW 1,0 EcoBoost 125 mHEV Titanium X	▲	=				9 800						
SW 1,0 Flexifuel Hybrid 125 ST-Line X	▲	+	23 500	20 800	17 500							
SW 1,5 EcoBoost 150 ST-Line	-	+					10 800	10 000				
SW 1,0 EcoBoost 155 mHEV/Hybrid ST-Line X	▲	=	24 400	22 400	19 900	12 500	11 400					
SW 1,5 EcoBoost 182 Vignale	-	+						10 900				
SW 2,3 EcoBoost ST	▲	-					16 300					
SW 1,5 EcoBlue 95 Trend	-	+				8 200	7 400	6 000				
SW 1,5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	▲	=	24 100									
SW 1,5 EcoBlue 120 Titanium/Titanium X/ST-Line X	◆	+				9 700	8 400	7 600				
SW 2,0 EcoBlue 190 ST	▲	-				13 800	11 700					
SW Active 1,0 EcoBoost 125	◆	=				11 000						
SW Active 1,0 Flexifuel mHEV/Hybrid 125 X	▲	+	21 900	19 400	16 000	12 000						
SW Active 1,0 EcoBoost mHEV 155 X	▲	=				12 600						
SW Active 1,0 EcoBoost mHEV/Hybrid 155 X Powershift	▲	+	24 700	22 000	20 500							
SW Active 1,5 EcoBlue 115 Powershift	▲	=	23 200									
SW Active 1,5 EcoBlue 120	▲	=				10 200						
SW Activ 1,5 EcoBlue 120 X Auto.	▲	+			16 300							
SW Active 2,0 EcoBlue 150 Auto. X	▲	=				13 100						
C-Max 2 *(ancien modèle)*												
1.0 EcoBoost 100 Trend/Edition	▲	=						6 900	6 500	5 300	5 000	4 500
1.0 EcoBoost 125 Titanium	▲	=						7 600	7 200	5 900	5 500	5 100
1.5/1.6 SCTi EcoBoost 150 Titanium/Titanium X	▲	=							7 500	6 100	5 600	5 300
1.5/1.6 TDCi 95 Trend/Edition	▲	=						6 000	5 500	4 500	4 100	3 800
1.5 TDCi 120/1.6 TDCi 115 Titanium	▲	=						6 500	5 800	4 800	4 300	4 100
2.0 TDCi 140/150 Titanium/Titanium X	▲	=							6 200	5 100	4 600	4 300
Grand C-Max												
1.0 EcoBoost 100 Trend/Edition	▲	=						7 500	6 700	5 500	5 100	4 500
1.0 EcoBoost 125 Titanium/Titanium X	▲	=						8 600	7 600	6 000	5 500	5 100
1.5/1.6 SCTi EcoBoost 150 Titanium/Titanium X	▲	=							7 900	6 500	5 700	5 300
1.5/1.6 TDCi 95 Trend/Edition	▲	=						6 300	5 600	4 600	4 200	3 800
1.5 TDCi 120/1.6 TDCi 115 Trend/Edition	▲	=							5 700	4 800	4 400	4 100
2.0 TDCi 140/150 Titanium/Titanium X	▲	=							6 700	5 600	4 800	4 300
Mondeo 4												
Hybrid Titanium/ST-Line	◆	=			17 100	14 500	12 000	11 400				
2,0 EcoBlue 150 Titanium/ST-Line	-	=					8 300	7 400				
2,0 EcoBlue 190 Vignale Auto.	-	=				14 000	10 100	9 400				
SW Hybrid Titanium/ST-Line	◆	=			19 200	15 800	14 500	13 800				
SW 2,0 EcoBlue 150 Titanium/ST-Line	-	=					9 600	9 100				
SW 2,0 EcoBlue 190 Vignale Auto.	-	=				14 900	11 400	10 900				
S-Max 1 *(ancien modèle)*												
1.8 TDCi 125/1.6/2.0 TDCi 115 Trend/Edition	▲	=										6 400
2.0 TDCi 140 Titanium	▲	=										6 700
S-Max 2												
2,5 Duratec 190 Hybrid ST-Line	▲	-		34 100	24 600	19 400						
2,0 EcoBlue 150 ST-Line	▲	-				14 500	11 800					
2,0 EcoBlue 190 ST-Line Auto.	▲	-				15 400	14 200					
2,0 EcoBlue 240 Vignale Auto.	▲	-					16 600					
Galaxy 3												
2,5 Duratec 190 Hybrid Titanium Business	▲	-		30 900	23 900	19 000						
2,0 EcoBlue 150 Titanium/Titanium Business	▲	-				14 500	12 100					
2,0 EcoBlue 190 Titanium/Titanium Business Auto.	▲	-				17 000	14 000					
2,0 EcoBlue 240 Titanium Auto.	▲	-					15 200					
Kuga 2 *(ancien modèle)*												
1,5 EcoBoost 120 Titanium	▲	=						9 400	8 300	7 300		
1,5 EcoBoost 182 ST-Line Auto. 4x4	▲	-							12 100	8 700		
1,5 TDCi 120 Trend	▲	=						7 600	6 700	5 600		
2,0 TDCi 150 Titanium	▲	+						8 800	7 600	6 500		
2,0 TDCi 180 Vignale 4x4	▲	=						11 400	9 900	7 400		
Kuga 3												
1,5 EcoBoost 120 Trend	▲	-				13 200	12 000					
1,5 EcoBoost 150 Titanium	▲	=				14 700	13 500					
2,5 Duratec 190 FHEV ST-Line	▲	=				16 000						
2,5 Duratec 183 Hybrid Titanium i-AWD	▲	=	29 100									
2,5 Duratec 190 Hybrid ST-Line i-AWD	▲	-		24 700	20 900							
2,5 Duratec PHEV/Hybride Rechargeable 225/243 ST-Line X	▲	=	33 100	27 700	22 700	19 900	18 900					
2,5 Duratec Hybrid Flexifuel 190/180 Vignale/ST-Line X	▲	+	32 500	26 900	22 600	20 700						
1,5 EcoBlue 120 Trend	▲	-				11 800	10 900					
2,0 EcoBlue mHEV 150 Titanium	▲	=				15 100						
2,0 EcoBlue mHEV 150 ST-Line	▲	=					13 000					
2,0 EcoBlue 190 ST-Line X Intelligent AWD Auto.	▲	=					15 300					
Mustang Mach-e												
76 kWh/269/268 "base"/Standard Range	▲	-	39 800	35 200	32 500	22 600	19 500					
99 kWh "base"	▲	-			41 300	34 000	30 800					
294 Extended Range Premium	▲	-	45 600	41 800								
329 Extended Range Premium AWD	▲	-	46 000									
GT	▲	-	57 300	51 800	44 100	37 700						
Rally	▲	-	54 100									
Edge												
2,0 EcoBlue 238 ST-Line I-AWD Auto.	▼	=						14 100	13 200			
Explorer 6												
ST-Line	▲	=		58 900	45 900	35 200	32 700					
Explorer 7												
170 Standard Range	▲	=	34 700									
204 Extended Range	▲	=	36 400									
286 Extended Range	▲	=	37 600									
340 Extended Range AWD	▲	=	43 200									
Capri												
170 Standard Range	▲	-	34 900									
286 Extended Range	▲	-	38 600									
340 Extended Range AWD	▲	-	42 600									
Tourneo Connect 2												
1,5 EcoBoost 114 Titanium	▲	-	25 400	22 200	20 600							
2,0 EcoBlue 102 Titanium	▲	-	25 100	21 100	15 300							
2,0 EcoBlue 122 Active	▲	-	26 600	22 900	17 100							

HONDA			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
e												
136	▲	=			18 200	13 500						
153 Advance 16"	▲	=		26 600	18 800	15 900						
Jazz *(ancien modèle)*												
1,3 i-VTEC 102 Elegance	▲	-						7 200				
1,5 i-VTEC 130 Dynamic	▲	-						8 500				
Jazz 4												
1,5 i-MMD/e:HEV Elegance	▲	-		17 200	12 700	11 300	10 400					
e:HEV Advance	▲	-	23 000									
Crosstar e:HEV Advance	▲	-	25 600									
Crosstar 1,5 i-MMD/e:HEV Exclusive	▲	-		21 100	16 000	13 300	12 400					
Civic 10												
1,5 i-VTEC Executive 4p.	▲	-						12 200	10 200	7 800		
1,6 i-DTEC 120 Executive 4p.	▲	=					10 100	7 400	7 100			
1,0 i-VTEC Elegance 5p.	▲	=				11 500	10 700	9 200	8 100	6 700		
1,0 i-VTEC Executive 5p.	▲	=			14 900							
1,5 i-VTEC Sport/Sport Plus 5p.	▲	-				14 800	13 900	11 400	10 000	8 600		
Type-R GT 5p.	▲	=				17 900	22 900					
1,6 i-DTEC 120 Elegance 5p.	▲	=					9 100	8 100	6 900			
Civic 11												
e:HEV Sport	▲	=	31 900	25 500	23 000							
Type-R	▲	+	57 700	44 800								
HR-V 2												
1,5 i-VTEC 130 Executive Navi/Executive	▲	=				13 100	12 100	10 000	8 500			
1,6 i-DTEC 120 Executive Navi	▲	=						10 200	8 500			
HR-V 3												
1,5 i-MMD/e:HEV Executive	▲	=	26 200	24 500	17 900	14 800						
e:Ny1												
Advance	▲	-	15 300	23 000								
ZR-V												
e:HEV Sport	▲	-	30 000									
CR-V												
1,5 i-VTEC 173 Elegance	▲	-						14 000	12 200			
1,5 i-VTEC 193 Exclusive 4WD Auto.	▲	-						17 400	15 500			
2,0 i-MMD Comfort 2WD	▲	=			19 600							
e:HEV Elegance	▲	=		29 100								
2,0 i-MMD Executive	▲	=				19 600	18 000	15 200	14 500			
CR-V 6												
e:HEV Executive	▲	=	32 700									
PHEV Advance Tech	▲	=	51 700									

HYUNDAI			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
i10 2 *(ancien modèle)*												
1,0 66 Intuitive	▲	-						5 100	4 400	3 900		
1,2 87 Creative	▲	-						5 800	5 100	4 400		
i10 3												
1,0 67/63 Eco Intuitive	▲	=	13 700	10 700			6 000					
1,0 67/63 Creative BVR	▲	=	15 200	12 000	8 800	7 300						
1,2 84/79 Edition #1/N-Line	▲	=	14 800	11 800	9 200	7 400	6 800					
1,0 T-GDI 100/90 N-Line	▲	=	15 600	12 600	10 300	8 000	7 400					
Inster												
42 kWh Intuitive	▲	=	22 400									
49 kWh Creative	▲	=	25 300									
i20 *(ancien modèle)*												
1,2 75 Initia 5p.	▲	-					6 700	5 700	5 300			
1,2 84 Intuitive 5p.	▲	=					7 300	6 600	5 900			
1,0 T-GDI 100 Creative	▲	=					8 400	6 600	5 800			
Active 1,0 T-GDI 100 "base"	▲	-					8 400	7 500	5 900			
i20 3												
1,2 84/79 Initia	▲	-	15 300	11 500	9 400	8 200	7 600					
1,0 T-GDI 100 Hybrid 48V Creative/N-Line Creative	▲	=	18 000	14 000	12 200	10 900	10 100					
N	▲	=	29 600	22 900	16 300	14 800						
Bayon												
1,2 84 Initia	▲	-		12 200	9 500	8 400						
1,0 T-GDI 100 Intuitive	▲	-	18 200									
1,0 T-GDI 100 Hybrid 48V Creative	▲	=		14 500	12 200	10 800						
Kona												
1,0 T-Gdi 120 Hybrid 48V Intuitive	▲	=			11 800	10 700						
Hybrid 141 Initia	▲	=			14 500	11 400						
1,6 CRDi 136 Hybrid 48V Creative	▲	=				11 400						
Electric 39 kWh Intuitive	▲	=			16 800							
Electric 64 kWh Intuitive	▲	=			19 500	15 200						
Kona 2												
1,0 T-GDI 100 Creative	▲	=	24 100									
1,6 T-GDI 138 Executive DCT	▲	-	27 600									
Hybrid Intuitive	▲	+	26 500	23 900								
Electric 48 kWh Intuitive	▲	=	27 000	25 100								
Electric 65 kWh Creative	▲	+	29 800	27 200								

ZOOM

La première génération de Hyundai Ioniq hybride souffre d'une consommation élevée de liquide de refroidissement.

HYUNDAI (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
i30												
1,0 T-GDI 100 Creative	▲	-	19 200									
1,0 T-GDI 120/Hybrid 48V Intuitive	▲	-				10 300	8 800	7 600	7 100	5 900		
1,0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	▲	-	20 000	17 200	13 500							
1,4 T-GDI 140 Creative/N Line	▲	=					9 800	8 400	7 800	6 800		
N Performance Pack	▲	-					15 800	14 300				
1,6 CRDi 110/115 Intuitive	▲	=						6 600	5 700	4 900		
1,6 CRDi 115 Creative	▲	=				10 700						
1,6 CRDi 136 Creative/N Line	▲	=					8 100	7 100	6 600	5 600		
Fastback 1,0 T-Gdi 120 N Line	▲	=					11 100	10 500				
Fastback 1,4 T-Gdi 140 Executive DCT	▲	-					12 700	11 800				
Fastback 1,5 T-GDI 160 Hybrid 48V N-Line DCT	▲	=	23 200	20 700	16 200	14 700	13 900					
Fstsback N Performance Pack	▲	-					17 100	16 300				
Fastback 1,6 CRDi 136 N Line	▲	=					9 100	8 100				
SW 1,0 T-GDI 120 Hybrid 48V Creative	▲	=	17 700	15 600	12 300	11 400	10 900					
SW 1,4 T-Gdi 140 Creative	▲	-					12 700	10 700	9 400	7 600		
SW 1,6 CRDi 115 Edition #Navi/Creative	▲	=				11 400	7 900	7 300				
SW 1,6 CRDi 136 Creative	▲	=							8 100	6 200		
Ioniq												
Hybrid Creative	▲	=			16 900	12 300	11 400	10 400	8 900	6 100		
Plug-in Executive	▲	=			17 400	13 100	12 200	11 100				
Electric Creative	▲	-			17 200	13 400	12 700	11 400	9 700	7 800		
Ioniq 5												
170 Intuitive	▲	=	32 100		24 500	17 700						
218/229 Creative	▲	+	36 900	33 200	29 700	21 000						
306/325 Executive Htrac	▲	+	46 000	41 100	32 500	24 000						
Tucson 3												
1,6 GDI 132 Creative	▲	-							9 200			
1,6 T-GDI 177 Executive DCT	▲	-						14 600	13 300			
1,6 CRDi 115 Intuitive	▲	=						9 100	7 600			
1,6 CRDi Hybrid 48V 115 Creative	▲	=					10 600	9 000				
1,6 CRDi 136 Creative	▲	=						9 700	8 100			
1,6 CRDi Hybrid 48V 136 Executive	▲	=					13 300	10 900				
2,0 CRDi 185 Hybrid Htrac Executive	▲	=							10 600			
2,0 CRDi Hybrid 48V 185 Htrac N Line	▲	-						13 100				
Tucson 4												
1,6 T-GDI 150 Hybrid 48V Intuitive	▲	=	24 000	20 900	17 100	14 500	13 400					
Hybrid 215 Intuitive	▲	+	30 700									
Hybrid 230 Creative	▲	+	32 100	29 800	24 400	18 900	17 900					
Plug-in 265/253 Executive Htrac	▲	+	34 400	30 300	24 900	20 600						
1,6 CRDi 136 Hybrid 48V Creative	▲	+	26 100	24 200	19 000	15 100	13 100					
Ioniq 6												
229 Intuitive	▲	=	35 300	31 200								
325 Executive Htrac	▲	=	45 100	41 700								
Santa Fé												
Hybrid 230 Intuitive	▲	-		28 800	24 000	20 100	19 000					
Plug-in 265 Executive HTrac	▲	-		38 300	30 200	26 800						
2,2 CRDi 185 Htrac Executive Auto.	▲	-					18 800	17 300				
2,2 CRDi 202 Executive	▲	-				20 600	19 100					
Santa Fé 5												
Hybrid 215 Creative	▲	=	43 100									
Plug-in 265 Creative Htrac	▲	=	51 500									
Staria												
Hybrid 215 Creative	▲	-	46 800									

JAGUAR			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
E-Pace												
P200 Flexfuel "base"	▲	=				22 600						
P200 Flexfuel S R-Dynamic AWD	▲	=		38 700	32 300							
P250 MHEV S	▲	-				25 100						
300 Sport MHEV	▲	-				33 100						
P300e/270e S R-Dynamic	▲	=	50 300	44 600								
P300e SE R-Dynamic	▲	=			35 500	27 100						
D165/MHEV "base"	▲	-				18 800						
D200 MHEV S R-Dynamic	▲	=	48 300	42 200								
D200 MHEV SE	▲	=			31 800	24 600						
XE												
P250 S	▲	-				21 300	19 600					
P250 HSE R-Dynamic	▲	-	46 500	40 600	28 700							
P300 SE AWD	▲	-				24 500	23 100					
D180 S	▲	-					14 500					
D200 MHEV S	▲	-				18 400						
D200 MHEV HSE R-Dynamic	▲	-	44 400	39 500	32 800							
F-Pace												
P250 "base"	▲	-				30 000						
P400 MHEV S	▲	-				37 600						
SVR	▲	=	105 500	92 000	63 300	49 100						
P400e SE/SE R-Dynamic	▲	=	66 900	60 200	54 500	35 500						
D165 MHEV "base"	▲	=				25 300						
D200 MHEV S	▲	=				28 000						
D200 MHEV SE R-Dynamic	▲	=	54 500	44 500	42 700							
D300 MHEV SE/SE R-Dynamic	▲	=	66 000	57 000	41 700	30 200						
XF *(ancien modèle)*												
3.0 Diesel S Luxe Premium	▲	=										14 100
3.0 Diesel S Portfolio	▲	=										15 100
XF Sportbrake												
2.0 250/P250 Prestige/SE	▲	-					23 300	22 100				
2,0 300/P300 Prestige/SE AWD	▲	-				31 600	29 000					
2.0 D 163 E-Performance Prestige	▲	=					15 000	14 100				
2.0 D 180 Portfolio	▲	=					17 600	16 800				
D200 MHEV S	▲	=				24 600						
D200 MHEV SE R-Dynamic	▲	=	46 400									
D200 MHEV Black R-Dynamic	▲	=		41 500								
2.0 D 240 R-Sport AWD	▲	=					20 200	18 500				
3.0 D 300 S	▲	=					22 800	21 900				
I-Pace												
EV320 S	▲	-				32 500						
EV400 S	▲	-		48 900	45 500	35 900	32 700					
EV400 SE R-Dynamic	▲	-	59 600									

JEEP			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Avenger												
1,2 Turbo T3 100 Longitude	▲	=	20 300									
1,2 Turbo T3 e-Hybrid 100 Altitude	▲	+	22 800									
Electric 156 Longitude	▲	=	27 600	25 300								
Renegade												
1,0 GSE T3 120 Longitude	▲	=			11 900							
1,0 GSE T3 120 Limited	▲	=				13 200	11 200	10 200	7 800			
e-Hybrid 130 "base"	▲	=	25 200									
e-Hybrid 130 Night Eagle/Limited	▲	=		22 800	20 200							
1,3 GSE T4 150 Limited BVR	▲	-				14 700	12 300	10 700	9 000			
1,3 GSE T4 180 Limited 4x4 Auto.	▲	-					13 400					
1,3 GSE T4 4xe 190 Limited/Altitude	▲	=	29 100	23 900	21 200	17 100	16 300					
1,3 GSE T4 4xe 240 S/Upland/Overland	▲	=	31 400	28 500	24 900	18 300	17 400					
1,6 MultiJet 95 Brooklyn Edition	▲	=							6 700			
1,6 MultiJet 120 Limited	▲	=					9 300	8 500	6 600			
1,6 MultiJet 130 Longitude	▲	=				10 400						
2.0 MultiJet 140 Quiksilver Edition/Quiksilver Winter Edition	▲	=					10 000	9 100				
2,0 MultiJet 140 Limited Advanced Techno 4x4	▲	=							8 100			
2,0 MultiJet 170 Trailhawk Auto.	▲	-					11 500	10 700	9 100			
Compass 2												
1,3 GSE T4 130 Longitude	▲	=				14 900						
e-Hybrid 130 Night Eagle/Altitude	▲	=	28 300	25 300	24 000							
1,3 GSE T4 150 BVR Limited	▲	=				17 600						
4xe 190 Limited/Altitude	▲	=	29 300	26 600	22 000	19 900						
4xe 240 S/Upland/Summit	▲	=	33 800	29 100	21 800	20 300						
Wrangler												
2,2 MultiJet 200 Sahara Auto.	▲	+				26 500	22 700	20 100	15 300			
Unlimited 4xe Sahara	▲	+	61 200									
Unlimited 4xe Overland	▲	+		54 700	43 800	38 700						
Unlimited 2,2 MultiJet 200 Sahara Auto.	▲	+				27 500	23 100	19 600	15 500			
Cherokee												
2,2 MultiJet 150 Longitude	◆	-							8 500			
2,2 MultiJet 195 Limited AWD	◆	-					11 900	10 700	9 800			
Grand Cherokee 5												
4xe 380 Summit Reserve	▲	-	79 100	67 200								

KIA			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Picanto 3												
1,0 67/63 Motion	▲	=	12 800	9 100	7 300							
1,0 67/63 Active	▲	=	13 400			6 800	6 300	5 400	4 500	3 800		
1,2 84/79 GT Line	▲	=	15 000	11 100	8 200	6 800	6 400	5 700	4 900	3 900		
1,0 T-GDI 100 GT Line	▲	=				8 700	7 900	7 000	5 900			
1,0 T-GDI 100 GT Line Premium	▲	=		13 400	9 800							
Rio 4												
1,2 84 Motion	▲	=		11 400	9 000							
1,2 84 Active	▲	=				8 800	8 200	6 700	5 500	4 500		
1,0 T-Gdi 100 Active	▲	=		13 400	10 100							
1,0 T-Gdi 100/MHEV Premium/GT Line Premum	▲	=			12 600	9 500	8 600	8 000	6 000	5 400		
1,4 100 Premium Auto.	▲	=							6 500	5 600		
1,0 T-Gdi 120/MHEV GT Line Premium	▲	=		15 500	12 300	10 000	8 600	7 600				
1,4 CRDi 90 Active	▲	-							5 300	4 300		
Stonic												
1,4 100 Active	▲	-							6 500			
1,0 T-GDI 100 Motion	▲	=	15 400	12 400	10 100							
1,0 T-GDI 100/MHEV Design/Launch Edition	▲	=				10 300	9 000	7 800	7 000			
1,0 T-GDI 120 Premium	▲	=					10 500	9 200	7 400			
1,0 T-GDI 120 MHEV Launch Edition/GT-Line	▲	=		15 700	13 100	11 400	10 900					
1,6 CRDi 115 Design	▲	-					7 600	6 900	6 000			
e-Soul 3												
136 Motion	▲	=		20 500	18 800							
136 Active	▲	=				16 400	14 700					
204 Active	▲	=		23 600	22 000							
204 Design	▲	=				18 400	17 200					
EV3												
204 58,3 kWh	▲	-	30 300									
204 81,4 kWh GT-Line	▲	=	36 700									
Pro_Ceed 3												
1,0 T-Gdi 120 GT Line	▲	=		19 400	15 200	11 700	10 700	10 000				
1,4/1,5 T-Gdi 140 GT Line Premium	▲	=	23 300				13 100	11 400				
1,5 T-Gdi 160 GT Line Premium	▲	=		22 800	18 700	13 300						
GT	▲	=		26 500	20 300	16 300	14 700	13 300				
1,6 CRDi 136 GT Line	▲	=					9 700	8 800				
Ceed 3												
1,0 T-GDI 100 Motion	▲	-	16 400	14 600	12 100	9 100	8 300					
1,0 T-GDI 120 Motion	▲	=		15 500	12 300	9 500	8 800	7 900	6 900			
1,4/1,5 T-GDI 140 Edition #1/GT-Line	▲	=	23 400				10 900	9 400	7 600			
1,5 T-GDI 160 GT Line	▲	=		19 600	15 100	11 100						
GT	▲	-			18 500	14 500	13 300	12 500				

Le baromètre de la revente Auto Plus +: facile =: moyenne –: difficile

ZOOM

Version crossover de la Classe C, le GLC réussit l'exploit de se montrer moins fiable que la berline dont il est issu.

KIA (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1,6 CRDI 115 Motion	▲	=					7 300	6 700	5 700			
1,6 CRDi 136 MHEV Active	▲	=		16 300	13 600							
1,6 CRDI 136/MHEV Edition #1/GT Line	▲	=				109 800	9 100	7 900	6 400			
SW 1,0 T-GDI 100 Motion	▲	-	17 600	15 400	12 900	9 800	9 300					
SW 1,0 T-GDI 120 Motion	▲	=		16 300	12 800	10 500	9 600	8 200	7 300			
SW 1,4/1,5 T-GDI 140 Active	▲	=	20 600				10 100	9 200				
SW 1,4/1,5 T-GDI 140 Edition #1/GT-Line	▲	=	24 700						8 000			
SW 1,5 T-GDI 160 GT Line	▲	=		19 900	15 100	11 300						
SW Hybride Rechargeable Premium	▲	+	27 600	24 700	21 300	15 500	14 700					
SW 1,6 CRDI 115 Motion	▲	=					8 100	7 400	6 000			
SW 1,6 CRDi 136/MHEV Active	▲	=		18 700	14 400	10 600	8 200	7 600				
SW 1,6 CRDI 136 Edition #1	▲	=							6 700			
Xceed												
1,0 T-GDI 100 Motion	▲	-	18 900									
1,0 T-GDI 120 Motion	▲	-		17 500	14 200	11 400	10 900					
1,0/1,5 T-GDI 140 Active	▲	-	21 600				11 700					
1,5 T-GDI 160 Design	▲	-			15 200	12 900						
1,5 T-GDI 160 GT-Line Premium	▲	-		21 400								
1,6 T-GDI 204 Premium/Lounge DCT	▲	-			19 300	17 400	15 500					
Hybride Rechargeable Premium/Lounge	▲	=	25 500	22 900	17 900	16 100	15 200					
1,6 CRDI 115 Motion	▲	-					9 200					
1,6 CRDI 136/MHEV Active	▲	-		19 800	15 200	12 400	9 800					
Optima												
1,6 T-GDi 180 GT Line DCT	▲	-						11 500				
Hybrid Ultimate	▲	-						15 800	12 700			
1,6 CRDi 136 Premium DCT	▲	-						8 300				
SW 1,6 T-Gdi 180 GT Line DCT	▲	-						12 700				
SW Hybrid Ultimate	▲	-						14 800	12 600			
SW 1,6 CRDi 136 Premium DCT	▲	-						9 100				
Niro												
Hybrid Active	▲	+					13 200	12 500	10 000	8 600		
Hybrid Motion	▲	+			15 200							
Eco plug-in Active	▲	+			19 300	15 100	14 000					
e-Niro 136 ch Active	▲	+			19 300							
e-Niro 136 ch e-Design	▲	=				17 000	14 900	14 100				
e-Niro 204 ch e-Premium	▲	=			24 000	19 000	17 300	16 500				
Niro 2												
Hybrid Motion	▲	+	24 700	22 200	19 100							
Hybride rechargeable Active	▲	+	28 000	26 200	23 500							
EV Premium	▲	+	32 600	28 800	26 000							
Sportage 3 ***(ancien modèle)***												
1.6 GDI Style	▲	=										6 500
1.7 CRDI Style	▲	=										5 900
2.0 CRDI Active 4x2	▲	=										6 500
Sportage 4												
1,6 GDI 132 Motion	▲	-						9 900	9 100			
1,6 T-GDI 177 GT Line DCT	▲	-						13 100				
1,6 CRDI 115 Motion	▲	=					9 200	8 100	7 400			
1,6 CRDI 115 MHEV Motion	◆	=					8 300					
1,6 CRDI 136 Design 4WD	▲	=						9 500	9 100			
1,6 CRDI 136 MHEV Design/Black Edition	◆	=				12 300	9 900					
2,0 CRDI 185 GT Line Premium	▲	=							10 700			
Sportage 5												
1,6 T-GDI 150/160 MHEV Motion	▲	=	26 800	20 700	17 300							
1,6 T-GDI 230/210 Hybride Design/30 Years	▲	+	33 800	30 600	23 000							
1,6 T-GDI 265/245 Hybride Rechargeable GT-Line Premium 4x4	▲	+	38 300	35 300	27 500							
1,6 CRDi 136 MHEV Motion DCT	▲	+	29 200	24 600	18 100							
EV6												
170 Air Active	▲	+	31 500	27 700	24 800							
229 Air Active	▲	+	34 800	29 100	27 400	17 400						
325 Air Design 4x4	▲	+	42 100	37 700	30 900	20 700						
GT	▲	+	53 500	45 300	38 900							
Sorento 4												
Hybride Motion	▲	=		31 200	23 900	21 200						
Eco plug-in/Hybride Rechargeable Motion	▲	=			28 500	22 600						
Hybride Rechargeable Active	▲	=	43 100									
Hybride Rechargeable Premium	▲	=		45 600								
EV9												
204	▲	-	62 700	54 400								
385 GT-Line	▲	=	68 700	61 700								
Stinger												
GT	▲	-			35 600	30 000						
LANCIA												
Ypsilon												
1,2 Hybrid 100 LX	▲	-	23 900									
Electrique 156 LX	▲	-	29 600									
LAND ROVER												
Range Rover Evoque 2												
P200 AWD	▲	-					22 400					
P200 Flexfuel AWD Auto.	▲	=				22 100						
P200 Flexfuel S R-Dynamic/S AWD Auto.	▲	=	45 100	40 800	35 400							
P250 S AWD	▲	-				27 900	26 500					
P300 SE AWD	▲	-				33 000	29 800					
P300e S	▲	=	47 400									
P300e HSE/HSE R-Dynamic AWD	▲	=		52 100	38 400	31 800						
D150	▼	-					16 100	14 700				
D165	▼	-				18 200						
D180 S AWD	▼	=					22 800					
D200 S/S R-Dynamic AWD Auto.	▼	=	44 200	37 900	36 100	23 200						
D240 SE AWD	▼	=					22 500					
Discovery Sport												
P200 AWD	▲	-					22 800					
P200 Flexfuel AWD	▲	-				24 400						
P200 Flexfuel S/S R-Dynamic	▲	-	45 200	40 400	29 900							
P250 S AWD	▲	-					27 400					
P300e S R-Dynamic	▲	-	48 500	43 700	34 300							
P300e SE	▲	=				32 300	29 600					
D150 S	▼	-					16 400					
D165	▼	-				18 200						
D180 SE AWD	▼	-					20 100					
D200 S/S R-Dynamic AWD	▼	-	46 700	41 700	32 500	23 500						
D240 HSE AWD	▼	-					23 500					
Discovery												
2,0 Si4 S	▲	-					28 400	26 900				
P300	▲	-				31 200						
3,0 Si6 340 HSE Auto.	▲	-							30 400	24 900		
P360 S	▲	-				36 900						
P360 Metropolitan Edition R-Dynamic	▲	-	89 700	78 200	56 500							
2,0 TD4 180 SE Auto.	▲	-							17 500	15 200		
2,0 SD4 240 HSE Auto.	▲	-					27 700	25 200	22 000	18 400		
D250	▲	-				30 100						
3,0 TD6 258 HSE Luxury Auto.	▲	-							23 100	20 000		
D300 S	▲	-				35 000						
D300 Metropolitan Edition R-Dynamic/HSE R-Dynamic	▲	-	74 400	66 300	54 400							
3,0 Sd6 306 HSE	▲	-					34 600					
D350 HSE	▲	-	77 800									
Range Rover Velar												
P250 R-Dynamic Auto.	▲	-				31 600	30 900	29 100	25 800	22 200		
P300 R-Dynamic Auto.	▲	-					32 400	30 700				
P380 S Auto.	▲	-							33 400	28 800		
P400 S	▲	-				36 100						
SVAutobiography Dynamic Edition	▲	-					63 100					
P400e S	▲	=	68 800									
P400e SE/SE R-Dynamic	▲	=		65 000	53 200	33 800						
D180 Auto.	▲	-					24 300	20 700	18 200	15 500		
D200	▼	-				27 500						
D200 S	▲	=	54 900									
D200 SE R-Dynamic	▲	=		54 200	48 800							
D240 S Auto.	▲	=					27 100	24 500	21 600	18 400		
D275 R-Dynamic S Auto.	▲	=					30 200	26 600				
D300 SE/SE R-Dynamic	▲	=		66 100	50 400	34 300	33 000	28 500				
Range Rover Sport 3												
P530 First Edition Dynamic	▲	=	154 000	135 600	100 200							
P440e/460e S	▲	=	105 100	93 800	70 600							
P510e/550e Autobiography Dynamic	▲	=		116 900	102 600							
D250 SE	▲	=	82 600	74 100	67 200							
D350 Autobiography Dynamic	▲	=	116 100	101 200	86 300							
LEXUS												
LBX												
Hybride	▲	=	29 500	26 800								
UX												
250h	▲	-		25 900		18 000	17 100	16 000				
250h Pack	▲	-		27 100	22 000							
300h	▲	-	28 100									
300e Pack	▲	-	29 900	26 600	21 300							
IS												
300h Pack	▲	-					17 800	16 000	14 000	11 700		
NX 2												
350h Pack	▲	=	42 300	38 400	29 200	26 800						
450h+ Executive 4WD	▲	=	53 500	48 300	35 900	28 900						
ES												
300h	▲	-		36 200	33 100	24 100	22 300	20 500				
300h Luxe	▲	-	45 300									
RX 4												
450h Pack	▲	=			40 600	31 700	27 800					
L 450h	▲	-						26 100				
L 450h Luxe	▲	-			43 800							
RX 5												
450h+ Luxe	▲	=	67 400	60 300	56 000							
500h F Sport Executive	▲	=	81 200	73 200	62 800							
RZ												
300e Pack	▲	-	38 000									
450e Luxe	▲	-	52 600	47 000								
MAZDA												
Mazda 2 Hybrid												
Pure	▲	=	19 900	17 200	13 800							
CX-3												
2,0 SkyActiv-G 121 Dynamique/Signature	▲	=				12 100	11 000	10 400	8 800			
2,0 SkyActiv-G 150 Sélection 4x4	▲	-					12 000	11 400	9 700			
1,8 SkyActiv-D 115 Dynamique	▲	=					9 100	8 700	7 300			
Mazda 3												
2,0 SkyActiv-G M Hybrid/e-SkyActiv G 122 "base"/Prime-Line 5p.	▲	=	22 200	19 400	15 000	12 600	11 700	10 900				
2,0 e-SkyActiv G 150 Homura	▼	=	25 400	22 900								
2,0 SkyActiv-X/M Hybrid 180/186 Sportline	▲	=		22 800	18 000	15 100	13 900					
2,0 e-SkyActivX 186 Nagisa	▲	=	26 100									
1,8 SkyActiv-D 116 5p.	▲	=						9 500				
Berline 2,0 SkyActiv-G M Hybrid/e-SkyActiv-G 122 Insp./Prime	▲	-	22 100			14 100	13 200	12 700				
Berline 2,0 SkyActiv-G M Hybrid 122 Sportline	▲	-		20 100	16 500							
Berline 2,0 e-SkyActiv G 150 Exclusive-Line	▲	-	26 600	23 600								
Berline 2,0 SkyActiv-X M Hybrid 180/186 Exclusive	▲	-	25 800	23 400	19 000	15 200	14 200					
Berline 1,8 SkyActiv-D 116 Inspiration	▲	-					11 300	10 400				

MAZDA (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
MX-5 ***(ancien modèle)***												
Roadster 1.8/Elegance	▲	+										6 900
MX-5												
1,5 SkyActiv-G 132 Dynamique/Prime-Line	▲	+	26 600	22 900	17 700		13 700	13 100	11 700			
2,0 SkyActiv-G 184 Sélection/Kazari	▲	+	32 100	27 200	21 500		15 500	14 800	13 500			
RF 1,5 SkyActiv-G 132 Dynamique/Prime-Line	▲	+	29 300	24 500	20 300	16 200	15 300	13 700	12 500			
RF 2,0 SkyActiv-G 184 Sélection/Kazari	▲	+	35 200	27 700	21 500	17 300	16 600	15 300	14 000			
CX-30												
2,0 SkyActiv-G M Hybrid 122 "base"/Prime-Line	▲	=	23 300	20 400	17 700	13 900	12 900	11 800				
2,5 e-SkyActiv G 140 Centre-Line	▲	=	28 900									
2,0 e-SkyActiv G M Hybrid 150 Exclusive-Line	▲	=	29 200	27 100								
2,0 SkyActiv-X M Hybrid 180/186 Inspiration	▲	=				17 600	16 600	15 200				
2,0 SkyActiv-X M Hybrid 186 Homura	▲	=	28 700	26 400	20 900							
1,8 SkyActiv-D 116 Style	▲	=					11 600	10 900				
MX-30												
e-SkyActiv "base"/Prime-Line	▲	-	23 800	21 000	19 000	12 100	11 300					
e-SkyActiv R-EV 170 Exclusive-Line	▲	-	25 100	23 100								
CX-5												
2,0 SkyActiv-G 165 Elégance/Prime-Line	▲	-	29 100	26 600	19 800							
2,0 SkyActiv-G 165 Dynamique	▲	-				14 500	13 300	12 700	11 300	8 100		
205 SkyActiv-G 194 Sélection/Takumi Auto.	▲	-	37 700	33 500	28 700	19 500	18 400	16 400				
2,2 SkyActiv-D 150 Dynamique/Centre-Line	▲	=	29 100	26 300	20 000	14 500	12 200	11 400	9 000	8 200		
2,2 SkyActiv-D 184 Homura	▲	=			22 000							
2,2 SkyActiv-D 184 Homura Auto.	▲	=	36 500	29 900								
2,2 SkyActiv-D 175/184 Sélection 4x4	▲	=				18 200	14 000	12 300	10 200	9 000		
CX-60												
2,5 eSkyActive PHEV 327 Exclusive-Line	▲	=	43 900	38 200	35 000							
3,3 eSkyActiv-D 200 Exclusive Line	▲	=		39 300	36 100							
3,3 eSkyActiv-D 254 Homura/Homura Plus 4x4	▲	=	50 500	43 400	39 700							
CX-80												
2,5 eSkyActive PHEV 327 Exclusive-Line	▲	-	50 900									
3,3 eSkyActiv-D 254 Homura Plus 4x4	▲	-	59 600									
MERCEDES												
Classe A 3 ***(ancien modèle)***												
180 Intuition	▲	+									7 400	6 600
200 Inspiration	▲	+								6 300	8 700	8 100
160 CDI/160 d Intuition	▲	+								6 300	5 900	5 500
180 CDI/180 d Intuition	▲	+								6 700	6 400	5 800
200 CDI/200 d Sensation	▲	+								7 400	6 800	6 200
220 CDI 220 d Fascination	▲	+								9 500	8 700	8 100
Classe A 4												
160 Style Line	▲	=			17 600							
160 Progressive Line	▲	=				13 300	12 300	11 400	10 700			
180 Progressive Line	▲	+	29 200	26 900	19 500	14 400	13 500	11 800	11 300			
200 AMG Line 7G-DCT	▲	=	34 200	30 400	23 600	17 000	16 000	15 200	14 500			
250 AMG Line 4Matic 7G-DCT	▲	-			28 800	20 500	19 400	18 100	16 800			
AMG 35 4Matic	▲	=	52 400	47 000	32 100	26 800	24 700	23 700	22 400			
AMG 45 S 4Matic+	▲	+	72 200	65 900	47 800	35 100	32 500					
250 e AMG Line	▲	+	38 300	35 400	30 300	19 800	18 500					
180 d Style Line	▲	+			18 400							
180 d Progressive Line 7G-DCT/8G-DCT	▲	+	29 100	26 900		14 200	12 700	11 400	10 600			
200 d Progressive Line 8G-DCT	▲	+			22 000							
200 d AMG line 8G-DCT	▲	+	34 300	30 900		14 400	12 800	12 100	11 200			
220 d AMG Line 8G-DCT	▲	+			24 700	17 000	15 200	14 700	13 200			
Classe B 3												
160 Style Line/Style Line Edition	▲	-			17 700	16 100	14 800	13 700				
180 Progressive Line/Progressive Line Edition	▲	=	29 300	26 200	19 500	15 600	14 800	13 800				
200 AMG Line/AMG Line Edition Auto.	▲	-	35 600	31 300	23 500	19 600	18 300	16 900				
250 AMG Line/AMG Line Edition 4Matic Auto.	▲	-			33 300	25 000	23 600	22 000				
250 e AMG Line Edition/AMG Line	▲	=	38 500	34 200	26 700	21 500	20 200					
180 d Style Line/Style Line Edition	▲	-			20 500	14 600	13 100	11 800				
180 d Progressive Line Auto.	▲	=	30 000	27 600	24 400							
200 d Progressive Line/Progressive Line Edition Auto.	▲	=			26 400	18 200	16 800	15 500				
200 d AMG Line Auto.	▲	=	35 700	31 500								
220 d AMG Line/AMG Line Edition Auto.	▲	=			27 100	20 600	19 000	18 000				
GLA												
180 Inspiration	▲	=						13 300	11 800	9 100		
200 Sensation	▲	=						15 400	13 400	10 800		
250 Fascination	▲	-						18 200	16 000	13 900		
45 AMG 4Matic	◆	=						26 600	23 900	18 700		
180 d Inspiration	▲	+							9 200	7 600		
200 d Sensation	▲	+						12 700	10 800	8 500		
220 d Fascination Auto.	▲	+						14 100	12 700	10 200		
GLA 2												
180 Progressive Line 7G-DCT	▲	+	32 700									
200 Progressive Line 7G-DCT	▲	+	35 300	32 000	26 300	21 000	19 600					
250 AMG Line 4Matic 8G-DCT	▲	=		42 600	33 600	28 600	26 300					
35 AMG	▲	=	57 500		37 300	31 700	29 600					
45 AMG S	▲	+	74 100	65 000	45 800	39 100	35 700					
250 e AMG Line	▲	+	39 700	35 300	30 400	24 500	23 300					
180 d AMG Line 8G-DCT	▲	=	37 400	34 500								
200 d Progressive Line 8G-DCT	▲	=		35 900	28 200	20 900	19 000					
200 d AMG Line 8G-DCT	▲	=	37 100									
220 d AMG Line 8G-DCT	▲	=		41 600	32 100	23 500	20 100					
220 d AMG Line 4Matic 8G-DCT		=	45 500									
EQA												
250 Progressive Line	▲	=			30 900	26 400						
250+ Edition	▲	=	33 700									
250+ Progressive Line	▲	=		37 200	35 000							
350 AMG Line/"base" 4Matic	▲	=	46 700	44 700	38 000	33 100						
GLB												
200 Progressive Line	▲	-	38 500	35 200	29 200	26 100	23 600					
250 AMG Line 4Matic	▲	=		43 900	33 600	28 700	27 300					
35 AMG	▲	=	57 700	50 700	35 400	30 800	28 800					
200 d Progressive Line	▲	=	39 700	36 100	27 400	20 900	18 800					
220 d AMG Line 4Matic	▲	=	48 000	42 400	32 000	24 100	22 700					
EQB												
250 Progressive Line	▲	=			34 400							
250+ Edition	▲	=	16 100									
250+ Progressive Line	▲	=		41 700	36 500							
350 AMG Line 4Matic	▲	=	49 000	44 900	37 800							
Classe C 4												
180 Avantgarde Line 9G-Tronic	▲	=					17 500	16 400	13 900			
200 AMG Line	▲	=				19 400	17 900	17 100	16 300			
43 AMG	▲	+				36 500	34 100	31 900	26 600			
63 S AMG	▲	+				52 100	48 600	45 900	38 300			
300 e AMG Line	▲	+				23 700	22 600					
180 d AMG Line	▲	+				15 300	12 700	11 400	10 700			
200 d AMG Line 9G-Tronic	▲	+				17 000	14 200	13 300	12 600			
220 d AMG Line	▲	+				19 100	14 900	14 000	13 300			
300 d AMG Line 4Matic	▲	+				22 000	17 400	16 300	15 000			
300 de AMG Line	▲	=				22 800	19 400					
SW 180 Avantgarde Line 9G-Tronic	▲	-				19 600	16 400	15 700	13 900			
SW 200 AMG Line	▲	-				20 300	19 400	18 600	16 400			
SW 43 AMG	▲	+				35 500	32 700	30 900	28 900			
SW 63 S AMG	▲	+				52 200	47 300	43 700	37 100			
SW 300 e AMG Line	▲	=				25 300	23 900					
SW 180 d AMG Line	▲	=				17 000	13 000	12 300	10 700			
SW 200 d AMG Line 9G-Tronic	▲	+				18 800	15 100	14 300	12 600			
SW 220 d AMG Line	▲	+				20 200	16 000	15 200	13 300			
SW 300 d AMG Line	▲	+				22 500	18 400	17 300	14 000			
SW 300 de AMG Line	▲	=				24 700	20 600					
Classe C 5												
200 Avantgarde Line	▲	=	40 600	36 800	28 400							
43 AMG	▲	+	81 000	73 100	44 600							
300 e AMG Line	▲	+	46 700	41 100	32 300							
400 e AMG Line 4Matic	▲	+	55 100	49 400	47 100							
200 d Avantgarde Line	▲	+	37 500	33 500	25 500							
220 d AMG Line	▲	+	46 300	41 700	34 100	25 700						
300 d e AMG Line	▲	+	47 400	41 400								
SW 200 Avantgarde Line	▲	=	42 800	37 400	30 300	26 200						
SW 43 AMG	▲	+	64 200	58 400	40 900							
SW 300 e AMG Line	▲	+	48 000	42 600	32 800							
SW 200 d Avantgarde Line	▲	=	39 300	34 000	25 300	23 200						
SW 220 d AMG Line	▲	+	46 300	42 400	31 600	29 300						
SW 300 d e AMG Line	▲	+	47 500	41 900								
All-Terrain 200	▲	=	47 900	42 800	33 700							
All-Terrain 220 d	▲	=	48 500	44 600	36 100							
GLC												
300 Avantgarde Line 4Matic	▲	-					30 400	28 500				
AMG 43	▲	+			46 400	37 700	35 000					
AMG 63 S	▲	+			74 100	59 500	54 900	52 000				
300 e AMG Line	▲	+			43 000	33 800	31 300					
200 d Avantgarde Line	▲	=			25 700	21 000		16 600				
220 d AMG Line Launch Edition/AMG Line 4Matic	▲	+			36 100	27 100	21 300	20 600				
300 d AMG Line 4Matic	▲	+			37 000	29 100	23 500	22 000				
400 d AMG Line 4Matic	▲	+			42 500	32 500	27 300					
300 de AMG Line	▲	+			39 400	29 700	27 600					
GLC 2												
43 AMG	▲	+	70 000									
300 e AMG Line	▲	+	63 300	57 200	49 400							
400 e AMG Line	▲	+	69 600	63 500								
220 d AMG Line	▲	+	65 200	55 200	44 800							
450 d AMG Line	▲	=	78 600	82 500								
300 de AMG Line	▲	+	65 600	57 800								
EQC												
400 AMG Line	▲	-		57 600	49 700	41 900	39 900					
Classe E 5												
53 AMG	▲	=		83 600	55 700	44 400	41 800					
300 e Avantgarde Line	▲	+		45 400	33 800							
300 e AMG Line	▲	+				32 500	27 000					
220 d Avantgarde Line	▲	+		43 000	32 800	26 500	18 600					
400 d AMG Line 4Matic	▲	+		64 200	43 900	37 500	32 500					
300 de AMG Line	▲	+		45 600	33 900	30 100	22 800					
Break 53 AMG	▲	=		70 900	56 200	50 600	47 800					
Break 300 e AMG Line	▲	+		45 800	39 700	34 300	32 300					
Break 220 d Avantgarde Line	▲	+		42 400	32 500	26 300	20 900					
Break 400 d AMG Line 4Matic	▲	+		63 400	45 600	37 500	31 600					
Break 300 de AMG Line	▲	+		45 600	36 300	31 800	26 500					

L'indice de fiabilité Auto Plus ▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

MERCEDES (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Classe E 6												
200 Avantgarde Line	▲	=	55 400	49 600								
300 e AMG Line	▲	+	65 000	57 200								
400 e AMG Line 4Matic	▲	+	70 000	63 200								
53 AMG Hybride 4Matic+	▲	=	101 600									
220 d Avantgarde Line	▲	+	56 500	50 600								
450 d Avantgarde Line 4Matic	▲	=	84 500	75 800								
300 d e AMG Line	▲	+	61 700	54 500								
Classe E Break 6												
200 Avantgarde Line	▲	-	57 100	51 200								
300 e AMG Line	▲	=	65 500	57 700								
53 AMG Hybrid 4Matic+	▲	+	92 700									
220 d Avantgarde Line	▲	+	59 600	53 200								
450 d AMG Line 4Matic	▲	=	86 000									
300 d e AMG Line	▲	+	62 300	55 200								
Classe E All-Terrain 6												
220 d	▲	-	63 500	59 000								
450 d	▲	-	89 000									
300 d e	▲	=	67 900	59 600								
EQE												
300 Executive Line	▲	=	51 600	46 800								
350 AMG Line	▲	=	60 600	55 000								
350+ Electric Art	▲	=	67 700									
EQE SUV												
300 AMG Line Edition	▲	=	61 600									
350+ Electric Art	▲	=	74 300	66 700								
350 AMG Line 4Matic	▲	=	78 000	70 400								
500 AMG Line 4Matic	▲	=	84 800	75 000								
43 AMG 4Matic	▲	=	94 800	82 400								
GLE												
450 Avantgarde Line	▲	-			48 800	38 100	36 500	34 200				
53 AMG	▲	=	98 200	88 500	54 100	44 000	40 000					
350 e AMG Line	▲	+			51 000	39 800	36 600					
400 e Avantgarde Line	▲	+	78 800	70 300								
53 AMG Hybride 4Matic+	▲	+	88 800									
300 d Avantgarde Line	▲	-	74 100	65 000	37 100	27 300	26 100	24 500				
350 d AMG Line	▲	=				31 500	29 100	27 700				
400 d AMG Line	▲	=			44 800	33 400	31 100	29 000				
350 de Avantgarde Line		+	73 100	66 300								
350 de AMG Line	▲	+	75 800		53 500	37 700	35 500					
Classe T												
180 Style	▲	-		23 200	20 700							
160 d Style	▲	-		21 700	19 400							
180 d Progressive	▲	-		25 300	23 200							

MG			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
MG3												
Hybrid+ Comfort	▲	=	17 900									
MG4												
170 Standard	▲	=	19 200	18 000	17 000							
204 Luxury	▲	+	23 300	21 700	19 700							
Autonomie Etendue/245 Luxury	▲	+	27 000	24 100								
Xpower	▲	=	27 800	25 700								
ZS												
1,5 VTI-Tech 106 Comfort	▲	-	15 400	13 100	12 400							
1,0 T-GDI 111 Luxury	▲	-	18 100	15 900	14 700							
EV Comfort Autonomie Standard	◆	-	21 400	19 100	16 300	10 100						
EV Luxury Autonomie Etendue	◆	-	23 800	22 700	20 200							
ZS 2												
Hybrid+ 197 Comfort	▲	=	22 500									
MG5												
Autonomie Standard Comfort	▲	-		21 700	17 700							
Autonomie Etendue Luxury	▲	-	26 600	21 700	19 000							
EHS												
Comfort	▲	=	25 500	22 800								
EHS 2												
PHEV 272 Luxury	▲	=	32 200									
Marvel R												
180 Comfort	▲	-	27 600	24 600								
212 kW/288 Performance 4WD	▲	-	34 300	30 400		21 700						

MINI			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Mini 3												
One 75 3p.	▲	-				7 700						
One 102 3p.	▲	=				10 600						
Cooper 3p.	▲	+			14 500							
Cooper Camden 3p.	▲	+		22 500								
Cooper S 3p.	▲	+			18 400	13 900						
Cooper S Premium Plus 3p.	▲	+		27 400								
John Cooper Works 3p.	▲	=			23 700	18 100						
Cooper SE/Electric Essential 3p.	▲	=		22 800	20 500	14 600						
One 75 5p.	▲	-				9 700						
One 102 5p.	▲	-				11 400						
Cooper/Cooper Essential 5p.	▲	=		23 300	15 000	13 000						
Cooper S 5p.	▲	=			17 600	15 300						
Cooper S John Cooper Works Plus 5p.	▲	=		30 200								
Mini 4												
Cooper C Essential 3P;	▲	=	28 000									
Cooper S Classic 3p.	▲	+	30 600									
John Cooper Works	▲	+	39 300									
Cooper E Essential 3p.	▲	=	28 800	26 200								
Cooper SE Classic 3p.	▲	=	35 100	31 500								
John Cooper Works Electric	▲	=	36 400									
Clubman												
Cooper	▲	+										6 100
Cooper S	▲	+										7 600
Cooper D	▲	+										5 600
Aceman												
E Classic	▲	=	32 100									
SE Favoured	▲	=	36 400									
John Cooper Works	▲	=	36 600									
Countryman 2												
One	▲	=			16 300	12 700	12 100	10 900	9 500			
Cooper	▲	+		27 000	17 600	14 600	14 000	12 900	11 300	8 600		
Cooper S	▲	-		31 400	22 800	17 500	16 300	15 000	13 100	10 200		
John Cooper Works	▲	-		45 600	24 200	19 800	18 200	16 800	12 400	9 200		
Cooper S e-All4	▲	+		30 100	26 600	21 200	19 200	18 200	15 200	14 300		
One D	▲	=			17 100	12 900	11 300	10 400	9 100			
Cooper D	▲	+		28 300	19 100	15 100	11 300	11 100	9 600	6 900		
Cooper SD	▲	+				17 400	14 700	13 300	11 400	9 800		
Cooper SD All4	▲	+			24 300							
Countryman 3												
Cooper C Essential	▲	+	36 800	32 900								
John Cooper Works	▲	=	57 000	50 100								

MITSUBISHI			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Colt												
1,0 MPI 65 Invite	▲	-	15 600	14 200								
1,0 MPI-T 90 Intense	▲	=	19 000	17 700								
1,6 MPI HEV 143 Instyle	▲	=	23 600	21 700								
ASX												
2,0 S-Mivec 150 Intense CVT	▲	-					12 600					
ASX 2												
1,0 MPI-T 90/91 Invite	▲	-	19 100	18 000								
1,3 DI-T MHEV 140 Intense	▲	-	24 200	21 500								
1,6 MPI HEV 145/143 Intense	▲	-	26 600	23 700								
1,6 MPI PHEV 160/159 Instyle	▲	-	29 200	27 300								
1,0 MPI-T GPL 101 Intense	▲	-	24 400									
Eclipse Cross												
PHEV Invite	▲	-	23 800	21 100	18 100	15 000						
Outlander 3												
2,0 Invite	▲	-							9 700			
2,2 DI-D Intense Navi	▲	-							8 900			
PHEV Instyle	▲	=					17 700	16 800	14 200			

NISSAN			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Micra												
1.2 80 Visia	▲	=									3 500	3 400
1,2 DIG-S Lolita Lempika	▲	=									5 300	4 800
Juke												
1,5 dCi 110 Visia/Visia Pack	▲	=							5 000	4 500	3 800	3 700
Juke 2												
1,0 DIG-T 114 Visia	▲	=		15 000								
1,0 DIG-T 114 Acenta	▲	=	18 800		11 400							
1,0 DIG-T 117/114 N-Connecta	▲	=				11 400	10 800					
Hybrid 143 N-Connecta	▲	=	22 800	19 900	18 400							
Leaf 2												
150 Acenta	▲	=	18 600	16 700	13 200							
150 N-Connecta	▲	=				13 100	11 200	10 600	9 600			
217 N-Connecta	▲	=		22 000	19 900	14 800	12 700					
Qashqai 2												
1.2 DIG-T Visia	▲	-						7 900	7 000	6 300	5 600	5 400
1,3 DIG-T 140 Visia	▲	=					9 500					
1,3 DIG-T 160 N-Connecta	▲	=					10 500					
1.6 DIG-T 163 Connect Edition/N Connecta	▲	+						10 500	8 300	7 600	7 300	6 600
1.5 dCi 110/115 Tekna	▲	+					10 400	7 400	6 700	6 000	5 500	5 300
1.6 dCi Connect Edition/N Connecta	▲	+						7 600	6 700	6 200	5 600	5 300
1,7 dCi 150 N-Connecta	◆	+					12 000					
Qashqai 3												
1,3 Mild Hybrid 140 Visia	▲	=	18 000	16 700	14 500	10 700						
1,3 Mild Hybrid 158 N-Connecta X-Tronic	▲	=	23 600	20 900	17 800	10 900						
e-Power 190 Tekna	▲	=	28 500	25 800	24 200							
Ariya												
63 kWh 218 Advance	▲	=	32 800	31 000	29 000							
87 kWh 242 Evolve	▼	=	41 900	38 000	36 100							
87 kWh e-4orce 306 Evolve	▲	=	44 200	39 600	34 700							
87 kWh e-4orce 394 Evolve	▲	-	42 500									
X-Trail 4												
e-Power 204 Acenta	▲	=	31 800	27 600								
e-4orce 213 N-Connecta	▲	=	32 800	28 700								

OPEL			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Karl Rocks												
1,0 75	▲	-						5 500	4 800	4 100		
Corsa 6												
1,2 75	▲	-	11 600			8 000	7 400					
1,2 75 Connect/Edition	▲	=		11 400	10 500							
1,2 Turbo 100 Elegance	◆	=				9 500	9 000					
1,2 Turbo 100 GS Line/GS	◆	=	14 700	13 400	11 300							
1,2 Turbo Hybrid 100 GS	▲	=	17 100									
1,2 Turbo 130 GS Line Auto./GS Auto.	◆	=	16 800	15 200	13 800	10 700	10 000					
1,2 Turbo Hybrid 136 GS	▲	=	18 200									
1,5 Diesel 100 Edition	▲	=			10 400	8 100	7 400					
e/Electrique 136 Edition/"base"	▲	=	20 800	17 700	14 400	10 400	9 600					
Electrique 156 GS	▲	=	23 100	19 400								
Meriva												
1.4 Twinport 100 Essentia	▲	=										4 100
1.4 Turbo 120 Enjoy/Edition/Drive	▲	=									5 500	4 900
1.6/1.7 CDTI 110 Cosmo/SVA	▲	=										4 900
1.6 CDTI 136/1.7 CDTI 130 Cosmo Pack/Conn/ Pack/Elite	▲	=									5 700	5 000
Crossland X/Crossland												
1,2 81/82/83 Edition	◆	-			10 300	8 800	7 200	6 700	6 100	5 300		
1,2 Ecotec Turbo 110 Innovation/Elegance	◆	=	16 600	15 000	12 200	9 500	8 800	8 000	7 400	6 100		
1,2 Turbo 130 Ultimate	◆	=			14 000	12 700	9 500	9 100	8 200	6 300		
1,2 Turbo 130 GS Auto.	◆	=		16 900	16 300							
1,2 Turbo 130 Ultimate Auto.	◆	=	19 800									
1,6 Ecotec Diesel 99/102 Innovation	◆	-					7 100	6 700	5 800	5 000		
1,5 Diesel 110 Elegance	◆	-	17 300	15 900	12 600	9 800	8 400					
1,6 Diesel 120 Ultimate	◆	-								5 600		
1,5 Diesel 120 GS Line Auto.	◆	-			14 200							
1,5 Diesel 120 Ultimate Auto.	◆	-				13 300	9 700	9 100	8 600			

ZOOM

Si vous êtes tenté par le premier 2008, préférez un modèle restylé pour alléger le budget d'utilisation.

OPEL (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Frontera												
1,2 Turbo Hybrid 100 Edition	▲	-	22 600									
1,2 Turbo Hybrid 136 GS	▲	=	24 200									
Electric 113 Edition	▲	=	24 300									
Mokka 1												
1.4 Turbo 140 Cosmo	▲	=									6 300	5 800
1.6 Edition	▲	=									5 500	5 200
1,6 CDTI 136/1.7 CDTI Edition	▲	=										5 000
Mokka X												
1,4 Turbo 140 Innovation/Innovation 120 ans	▲	-						8 200	7 400	6 300		
1,6 CDTI Ecoflex 110 Innovation	▲	=							6 000	5 000		
1,6 CDTI 136 Color Edition/Black Edition	▲	=						7 400	6 700	5 600		
Mokka 2												
1,2 Turbo 100 Edition/"base"	◆	=	18 600		13 500	11 400	10 900					
1,2 Turbo 100 Elegance	◆	+		15 200								
1,2 Turbo 130 Elegance	◆	+			15 500	12 600	11 800					
1,2 Turbo 130 GS Auto.	◆	+	19 300	17 800								
1,2 Turbo 136 Ultimate	▲	=	19 800	18 600								
1,5 Diesel 110 Edition	▲	-				9 800	8 200					
1,5 Diesel 110 Elegance	▲	-		17 100	14 500							
e/Electric 136 Edition/"base"	▲	=	21 400		18 600	15 000	14 500					
e 136 Elegance	▲	=		23 600								
Electric 156 GS	▲	=	23 400									
Astra 5												
1,2 Turbo 110	▲	-				8 100	7 400					
1,2 Turbo 130 Elegance	▲	-					8 200					
1,2 Turbo 130 GS Line	▲	-				8 500						
1,2 Turbo 145 Ultimate	▲	-				9 900	9 400					
1,5 Diesel 105	▲	-				7 900	6 100					
1,5 Diesel 122 Elegance	▲	-					6 900					
1,5 Diesel 122 GS Line	▲	-				7 700						
Sports Tourer 1,2 Turbo 110	▲	-				9 200	8 500					
Sports Tourer 1,2 Turbo 130 Elegance	▲	-					9 500					
Sports Tourer 1,4 Turbo 145 Ultimate	▲	-				11 900	10 900					
Sports Tourer 1,5 Diesel 105	▲	-				8 500	7 200					
Sports Tourer 1,5 Diesel 122 Ultimate	▲	-				10 200	8 700					
Astra 6												
1,2 Turbo 110 "base"	▲	-	18 900			11 200						
1,2 Turbo 110 Edition	▲	-		17 500	16 300							
1,2 Turbo 130 GS Line/GS	▲	-	21 700	19 800	17 300	13 800						
1,2 Turbo Hybride 136 GS	▲	=	22 600									
Hybrid/Hybride Rechargeable 180 GS Line/GS	▲	=	27 600	24 800	21 500							
Hybrid 180 Ultimate	▲	=				19 200						
GSE	▲	=	31 100	28 000								
1,5 Diesel 130 Edition	▲	-				12 000						
1,5 Diesel 130 Edition/"base" Auto.	▲	-	22 800	20 400								
1,5 Diesel 130 Elegance Auto.	▲	-			19 000							
Electric 156	▲	-	26 000	23 000								
Sports Tourer 1,2 110 Edition/"base"	▲	-	20 400	18 200	15 700							
Sports Tourer 1,2 130 Elegance	▲	-			18 500							
Sports Tourer 1,2 130 GS	▲	-	22 800	20 200								
Sports Tourer 1,2 Turbo Hybride 136 GS	▲	=	24 300									
Sports Tourer Hybrid/Hybride Rechargeable 180 GS	▲	=	29 200	26 300	25 000							
Sports Tourer 1,5 Diesel 130 GS Auto.	▲	-	26 100	23 400	20 700							
Sports Tourer Electric 156	▲	-	26 600									
Zafira Tourer/Zafira 3												
1.4 Turbo 120 Enjoy/Edition	▲	=								6 200	5 700	5 300
1.4 Turbo 140 Cosmo/Elite	▲	=							8 400	7 200	6 100	5 700
1,6 Turbo 200 Elite	▲	-								7 600		
1.6 CDTI 120 Cosmo Pack	▲	=										5 700
1.6 CDTI/Blue Injection 134/136 Cosmo Pack/Elite	▲	=						8 000	7 000	5 800	5 200	4 800
2.0 CDTI/Blue Injection 165/170 Cosmo Pack/Elite	▲	=							7 400	6 200	5 700	5 100
Grandland												
1,2 Turbo 130 "base"	◆	-		19 600	15 700	14 900						
1,2 Turbo 130 GS Light	◆	=	24 300									
1,2 Turbo Hybrid 136 GS Light	◆	=	27 200									
Hybrid 225 Design & Tech	◆	=		28 900								
Hybrid 225 GS Line	◆	=			24 300	21 800						
Hybrid4 300 Ultimate/GSE	◆	=		34 800	26 400	25 600						
1,5 Diesel 130 Auto. "base"	◆	=		22 000	18 900	16 400						
Grandland 2												
1,2 Turbo Hybrid 136 Edition	▲	=	28 300									
Hybride Rechargeable 195 GS	▲	=	30 000									
Electrique 73 kWh 213 Edition	▲	-	29 300									
Electrique 82 kWh 213 GS	▲	=	30 600									
Insignia *(ancien modèle)*												
1.6 CDTI/2.0 CDTI 110/120 Edition	▲	=								5 500	4 600	4 200
2.0 CDTI 130/140 Cosmo/1.6 CDTI 136 Cosmo/Innovation	▲	=								5 600	5 200	4 600
2.0 CDTI 160/163/170 Cosmo Pack/Cosmo Pack Inn./Elite	▲	=								6 200	5 900	5 300
Sport Tourer 2.0 CDTI 110/120/1.6 CDTI 120 Edition	▲	=									4 800	4 300
Sport Tourer 2.0 CDTI 130/140/1.6 CDTI 136 Cosmo	▲	=								5 500	5 000	4 500
Sport Tourer 2.0 CDTI 160/163/170 Cosmo/Elite	▲	=								6 000	5 500	5 100
Insignia 2												
Grand Sport 1,5 Turbo 140 Edition	▲	-					11 100	9 600	8 200	7 400		
Grand Sport 1,5 Turbo 165/2,0 Turbo 170 Innovation/Elite/Ultimate	▲	-				15 300	12 000	10 200	9 100	8 200		
Grand Sport 2,0 Turbo 200 GS Line Pack Auto.	▲	-				15 900						
Grand Sport GSI	▲	-				17 700						
Grand Sport 1,6 Ecotec Diesel 110 Edition	▲	-					8 800	8 100	6 700	6 200		
Grand Sport 1,5 Diesel 122 GS Line Auto.	▲	-			18 500							
Grand Sport 1,5 Diesel 122 Ultimate	▲	-				12 500						
Grand Sport 1,6 Diesel 136 Elegance	▲	-					9 000					
Grand Sport 2,0 Diesel 174 GS Line Auto.	▲	-			20 800							
Grand Sport 2,0 Diesel 170/174 Elite/Ultimate	▲	-				14 000		8 600	7 900	7 500		
Sports Tourer 1,5 Turbo 140 Edition	▲	-					10 400	9 600	9 100	7 500		
Sports Tourer 1,5 Ecotec 165 Innovation/Elite	▲	-					11 400	10 900	9 700	8 500		
Sports Tourer GSI	▲	-				18 800						
Sports Tourer 1,6 Diesel 110 Edition	▲	-					8 200					
Sports Tourer 1,5 Diesel 122 GS Line Auto.	▲	-			18 100							
Sports Tourer 1,5 Diesel 122 Ultimate	▲	-				12 600						
Sports Tourer 1,6 Diesel 136 Elegance	▲	-					9 400					
Sports Tourer 2,0 Diesel 174 GS Line Auto.	▲	-			20 000							
Sports Tourer 2,0 Diesel 170/174 Elite/Ultimate	▲	-				16 100		9 800	9 200	7 700		
Combi Life												
Electric Elegance	▲	-	27 300									

PEUGEOT			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
208												
1.0/1,2 PureTech 68 Access/Like 3p.	◆	=								4 000	3 800	3 400
1.2 Vti/PureTech 82 Active/Style 3p.	◆	=								4 500	4 100	3 800
1.2 PureTech 110/1.6 Allure 3p.	◆	=								5 300	4 800	4 300
GTI 1.6 THP 200	▲	=								8 200	7 400	6 700
1.0/1,2 PureTech 68 Access/Like 5p.	◆	=							5 300	4 000	3 800	3 700
1.2 Vti/PureTech 82 Active 5p.	◆	=							6 200	5 900	5 500	5 100
1.2 PureTech 110/1.6 Allure 5p.	◆	=							7 300	6 600	5 800	5 100
1,6 THP 165 GT Line 5p.	▲	=							7 400	6 700		
1.6 BlueHDi 75/1.4 HDi Active 5p.	▲	=							4 800	4 100	3 700	3 400
1.6 BlueHDi 100/1.6 e-HDi 92 Allure 5p.	▲	=							5 500	4 800	4 100	3 800
1.6 blueHDi 120/1.6 e-HDi 115 Féline 5p	▲	=							5 600	5 000	4 300	3 800
208 2												
1.2 PureTech 75 Like/Active	◆	-	14 000	12 100	10 600	8 900	8 200	7 500				
1.2 PureTech 100 Active/Style	◆	-	15 300	13 900	12 000	9 500	9 100	8 300				
1.2 PureTech 130 GT Line/GT Auto.	◆	-		18 000	16 300	12 900	11 900	11 100				
1,2 Hybrid 100 Allure	▲	+	20 300	18 500								
1,2 Hybrid 136 GT	▲	+	22 400	21 200								
1,5 BlueHDi 100 Like	▲	-				8 100	7 300	6 700				
1,5 BlueHDi 100 Active	▲	=			11 000							
1,5 BlueHDi 100 Style	▲	=		15 600								
e-208 136 Active/Like	▲	=	22 900	20 200	18 800	14 500	13 700	13 000				
e-208 156 GT	▲	=		24 100								
2008												
1.2 Vti/PureTech 82 Access	◆	-								5 000	4 500	4 100
1.2 PureTech 82 Active	◆	=						6 800				
1.2 PureTech 110/1.6 Vti Allure	◆	=						7 400	6 600	5 800	5 500	5 100
1.2 PureTech 130 Féline Titane/GT Line	◆	=						8 000	7 400	6 100	5 600	5 300
1.6 BlueHDi 75/1.4 HDi Access	▲	=								4 100	3 800	3 500
1.6/1.5 BlueHDi 100/1.6 e-Hdi 92 Active	▲	=						6 000	5 500	4 800	4 300	3 900
1.6/1.5 BlueHDi 100/1.6 e-Hdi 92 Allure	▲	=						6 100	5 500	5 000	4 500	4 100
1.6 BlueHDi 120/1.6 e-Hdi 115 Allure	▲	=							5 800	5 000	4 700	4 400
1.5 BlueHDi 120 GT Line Auto.	▲	=						6 700				
2008 2												
1,2 PureTech 100 Active	▼	-	17 100		14 400	11 400	10 700					
1,2 PureTech 100 Style	▼	-		16 900								
1,2 PureTech 130 Active Pack	▼	-			15 700							
1,2 PureTech 130 Allure	▼	-		17 500		12 600	11 600					
1,2 Puretech 130 GT Auto.	▼	-	22 100	19 300								
1,2 PureTech 155 GT Auto.	◆	-			18 100	15 500	14 500					
1,2 Hybrid 136 GT	▲	+	21 900									
1,5 BlueHDi 110 Active	▼	=			14 400	10 300	8 800					
1,5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	▼	=		20 200	17 300							
1,5 BlueHDi 130 GT Line/GT Auto.	▼	=		20 900		13 200	11 200					
e-2008 136 Allure	▲	=	22 900									
e-2008 136 GT	▲	+		24 300	20 300	15 800	14 900					
e-2008 156 GT	▲	+	27 500	24 900								
308 2												
1.2 PureTech 110/1.6 THP 125 Active	◆	=				9 700	9 100	8 200	7 500	6 100	5 500	5 100
1,2 PureTech 130 Tech Edition/Allure Pack	◆	=				10 900	10 200	8 900				
1,6 THP 205/1,6 PureTech 225 GT	▲	-							9 500			
1,6 PureTech 225 GT Auto.	▲	-						11 400	10 700			
GTI	▲	-					15 400	13 700				
1.6/1,5 blueHDi 100/1.6 Hdi 92 Access	▲	=					7 400	6 700	5 700	5 000	4 600	4 200
1.6 BlueHDi 120/1.6 e-Hdi 115 Active	▲	=								5 600	5 100	4 600
1.6 Blue Hdi 120 Allure	▲	=									6 400	5 700
1.5 BlueHDi 130 Tech Edition/Allure Pack	▲	=				9 800	7 800	6 700				
2.0 Blue HDi 150 Féline	▲	=									7 400	6 700
2,0 BlueHDi 180 GT Auto.	▲	=					10 300	9 100	8 200			
SW 1,2 PureTech 110 Access	◆	-					9 400	9 000	7 600			
SW 1,2 PureTech 110 Active	◆	=				9 600						
SW 1.2 e-THP 130/PureTech Allure	◆	=				10 800	9 100	8 500	7 800	7 000	6 500	6 100
SW 1,6 THP 205 GT	▲	-							9 600			
SW 1,6 PureTech 225 GT Auto.	▲	-						12 900	10 800			
SW 1.6 Hdi 92 Access/BlueHDi 100	▲	=									5 500	4 800
SW 1,5 BlueHDi 100 Active	▲	=					8 400					
SW 1.6 e-Hdi 115 Active/BlueHdi 120 Active	▲	=								5 500	5 000	4 500
SW 1.5 BlueHDi 130 Tech Edition/Allure Pack	▲	=				10 300	8 100	7 400				
SW 2.0 Blue Hdi 150 Féline	▲	=									7 400	6 200
SW 2.0 BlueHDI 180 GT Auto.	▲	=					10 400	9 400	8 200			
308 3												
1,2 PureTech 110 Active Pack	◆	=			13 900	13 300						
1,2 PureTech 130 Allure	◆	=	19 300	17 900	15 400	13 100						
1,2 Hybrid 136 GT	▲	=	26 800									
PHEV 180 Allure	◆	=	24 000									
PHEV 180 Allure Pack	◆	+		25 900	22 000	18 700						
PHEV 225 GT	◆	+	31 400	28 300								
PHEV 225 GT Pack	◆	+			24 800	21 700						
1,5 BlueHDi 130 Active Pack	◆	=	20 800		15 700	12 900						

Le baromètre Auto Plus de la revente +: facile =: moyenne -: difficile

PEUGEOT (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1,5 BlueHDi 130 Allure Auto.	◆	=	22 900	20 900								
e-308 156 Allure	▲	=	29 800	27 800								
SW 1,2 PureTech 110 Active Pack	◆	=			15 100	12 000						
SW 1,2 PureTech 130 Allure	◆	=	21 000	19 200	15 600	12 700						
SW 1,2 Hybrid 136 GT	▲	=	27 000									
SW PHEV 180 Allure	▲	=	26 200									
SW PHEV 180 Allure Pack	◆	+		28 500	22 500	18 400						
SW PHEV 225 GT	◆	+	32 800	29 800								
SW PHEV 225 GT Pack	◆	+			25 900	20 700						
SW 1,5 BlueHDi 130 Active Pack	◆	=	22 200		16 000	13 300						
SW 1,5 BlueHDi 130 Allure Auto.	◆	=	25 000	22 300								
SW e-308 156 GT	▲	-	30 900									
408												
1,2 PureTech 130 Allure Pack	◆	-		24 700								
1,2 Hybrid 136 GT	▲	=	28 500									
PHEV 180 Allure Pack	◆	=		29 300								
PHEV 180 GT	▲	=	31 200									
PHEV 225 GT	◆	=	36 700	32 200								
Hybrid 225 First Edition	◆	=			34 500							
e-408 210 GT	▲	-	34 400									
Partner Tepee												
1.6 HDi 75 Confort/Access/BlueHDi	▲	=								4 800	4 200	3 700
1.6 HDi 90/92/BlueHDi 100 Loisirs/Active/Style	▲	=							5 400	4 800	4 200	3 800
1.6 HDi 110/112/115/BlueHDi 120 Outdoor	▲	=							5 500	4 800	4 500	4 100
3008 *(ancien modèle)*												
1.6 16V/VTi 120 Confort Pack/Access	▲	=										6 100
1.6 THP 150/156 Premium Pack/Allure	▲	=										7 600
1.6 BlueHDi 120/1.6 HDi 110/112/115 Premium/Active	▲	=									6 800	6 000
BlueHDi 150/2.0 HDi 150 Premium Pack/Allure	▲	=									7 400	7 000
BlueHDi 150/2.0 HDi 150 Féline	▲	=									8 100	7 400
3008 2												
1,2 PureTech 130 Access	▼	-					12 600	11 400	10 100			
1,2 PureTech 130 Active	▼	=				14 000						
1,2 PureTech 130 Active Pack	▼	+		18 000	16 600							
1,6 THP 165/180 GT Line/GT Auto.	▲	=				17 400	16 300	14 700	12 500	10 100		
Hybrid 136 Allure Pack	▲	+		23 500								
Hybrid/Plug-in Hybrid 180 Allure Pack	◆	+		27 200	26 500							
Hybrid/Plug-in Hybrid 225 GT Line/GT	◆	+		29 800		19 500	18 500	17 700				
Hybrid 225 GT Pack	◆	+			28 100							
HYbrid4/Plug-in Hybrid 300 GT	◆	+		32 500		22 800	21 300	19 500				
HYbrid4 300 GT Pack	◆	+			30 400							
1,6 BlueHDi 100 Access	▼	=							7 800	6 400		
1,6 BlueHDi 120/1.5 BlueHDi 130 Active	▼	+				13 100	12 100	10 600	7 600	6 800		
1,5 BlueHDi 130 Active Pack	▼	+			17 000							
1,5 BlueHDi 130 GT Auto.	▼	+		24 200	21 600							
2,0 BlueHDi 150 Allure	◆	+							9 100	8 200		
2,0 BlueHDi 180 GT Auto.	◆	=					13 300	11 800	10 500	9 100		
3008 3												
Hybrid 136 Allure	▲	=	29 200									
Plug-In 195 GT	▲	+	34 500									
Electric 210 GT	▲	-	35 400									
RCZ												
2.0 HDi 163	▲	+										7 400
5008 *(ancien modèle)*												
BlueHdi 120/1.6 HDi 110/112/115 Confort Pack/Access	▲	=									6 000	5 700
BlueHDi 120/1.6 HDi 110/112/115 Premium/Active	▲	=									6 700	6 000
BlueHdi 150/2.0 HDi 150 Premium/Active	▲	=									7 300	6 600
BlueHDi 150/2.0 HDi 150 Premium Pack/Allure	▲	=									7 600	7 200
5008 2												
1,2 PureTech 130 Active	▼	=				16 000	15 200	13 600	10 700	9 100		
1,2 PureTech 130 Active Pack	▼	=	24 800	22 100	18 300							
1,6 THP 165/180 GT Line/GT Auto.	▲	-			25 400	18 800	17 800	17 100	13 100	11 100		
Hybrid 136 Allure Pack	▲	=	28 800	25 800								
1,6 BlueHDi 100 Access	▼	-							7 700	6 600		
1,6 BlueHDi 120 Active	▼	+							8 500	7 400		
1,5 BlueHDi 130 Active Pack	▼	+			19 600							
1,5 BlueHDi 130 GT-Line/GT	▼	+				15 500	12 700	12 000	8 500			
1,5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	▼	+	28 500	25 300								
2,0 BlueHDi 150 Allure	◆	+							9 000	8 200		
2,0 BlueHDi 180 GT/Roadtrip Auto.	◆	=			26 900	18 100	17 000	15 900	13 700	10 500		
5008 3												
1,2 Hybrid 136 Allure	◆	=	31 200									
Plug-In 195 GT	▲	+	39 800									
Electric 210 GT	◆	=	41 200									
508 *(ancien modèle)*												
1.6 THP 156/165 Active	▲	=							8 200	6 400	5 500	5 300
SW 1.6 THP 156/165 Active	▲	=							8 500	6 500	5 900	5 400
SW 1.6 HDi/e-HDi 112/115 Access	▲	=										5 700
508 2												
1,2 PureTech 130 Active Pack Auto.	◆	=			16 600							
1,2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	◆	=		20 600								
1,6 PureTech 180 Active/Active Pack	▲	=				16 300	15 200	13 900	12 300			
1,6 PureTech 225 GT	▲	=					18 900	17 800	15 500			
1,6 PureTech 225 GT Pack	▲	=				19 100						
Plug-in Hybrid 180 Allure	▲	=	30 700	28 000								
Hybrid/Plug-in Hybrid 225 GT	◆	+	36 000	32 800	22 800	20 100	18 600	17 600				
PSE	◆	=			33 800	28 300						
1,5 BlueHDi 130 Active	▼	=					10 200	9 700	8 700			
1,5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	▼	=			16 500							
1,5 BlueHDi 130 Allure Auto.	▼	=	28 500									
1,5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	▼	=		22 000								
2,0 BlueHDi 160 Allure	▲	=					11 600	11 400	10 400			
2,0 BlueHDi 180 GT-Line	▲	=					13 800	12 700	11 300			
SW 1,2 PureTech 130 Active Pack	◆	=				15 100						
SW 1,2 PureTech 130 Active Pack Auto.	◆	=			17 900	16 600						
SW 1,2 PureTech 130 Allure Pack Auto.	◆	=		23 600								
SW 1,6 PureTech 180 Active/Active Pack	▲	-				16 800	15 900	14 300				
SW 1,6 PureTech 225 GT	▲	-					18 900	17 500				
SW Plug-in Hybrid 180 Allure	▲	+	31 400	27 700								
SW Hybrid 225 GT	◆	+	35 000	31 000	24 000	22 000	20 800	18 700				
SW PSE	◆	=	46 600	42 600	35 200	28 800						
SW 1,5 BlueHDi 130 Active/Active Pack	◆	=				14 000	10 900	9 800				
SW 1,5 BlueHDi 130 Active Pack Auto.	◆	=			18 400	14 600						
SW 1,5 BlueHDi 130 Allure Auto.	◆	=	28 500									
SW 1,5 BlueHDi 130 Allure Pack Auto.	◆	=		24 800								
SW 2,0 BlueHDi 160 Allure	▲	+					13 000	11 600				
SW 2,0 BlueHDi 180 GT-Line	▲	+					14 000	12 700				
Rifter												
1,2 PureTech 110 Active/Active Pack	◆	=				11 800	10 900	9 600				
1,2 PureTech 130 GT Line/GT Auto.	◆	=				15 400	14 500					
1,5 BlueHDi 100 Active/Active Pack	▲	=				10 200	8 800	7 600				
1,5 BlueHDi 130 Allure/Allure Pack	▲	=				12 000	9 800	8 800				
Electrique 136 Allure Pack	▲	-			21 300	17 100						
PORSCHE												
Macan												
2.0	▲	=	79 000	70 000	39 300	36 200						
T	▲	=	80 500	71 400	47 000							
S	▲	+	103 300	93 200	53 200	45 200						
GTS	▲	+	122 000	109 000	64 800	58 400						
Taycan												
Propulsion	▲	+	84 700	74 700	55 100	49 800						
4S	▲	+	100 400	83 800	75 200	64 400	60 900					
GTS	▲	+		108 300								
Turbo	▲	+				66 100						
Sport Turismo Propulsion	▲	+	92 300	84 100	54 500							
Sport Turismo 4S	▲	+	103 100	92 200	65 600							
Sport Turismo GTS	▲	+	121 100	108 300	83 900							
Cross Turismo 4	▲	+	106 400	91 200	61 100	55 400						
Cross Turismo 4S	▲	+	113 100	100 400	71 600	64 000						
Cayenne 3												
3.0	▲	+	107 100	96 800								
S	▲	+	127 800	115 700								
GTS	▲	+	125 300									
E-Hybrid	▲	+	114 500	101 100								
S E-Hybrid	▲	+	129 400	114 400								
Cayenne Coupé 3												
3.0	▲	+	111 900	97 200								
S	▲	+	135 100	121 700								
GTS	▲	+	139 400									
E-Hybrid	▲	+	119 900	104 600								
S E-Hybrid	▲	+	129 200	114 500								
RENAULT												
Twingo 3												
1.0 SCe 70/65 Life	▲	=				5 700	5 200	4 300	3 800	3 100	2 900	2 700
1.0 SCe 70/75/65 Zen/Equilibre	▲	=	11 100	10 100	7 700				4 100	3 700	3 600	3 400
0.9 Energy Tce 90/95 Zen	▲	=					6 700	5 900	5 000	4 100	3 900	3 400
0.9 Energy Tce 90/95 Intens	▲	=					7 100	6 500	5 300	4 300	4 000	3 600
GT	▲	=							5 300			
E-Tech Equilibre	▲	=	14 300	13 300	11 800							
Electric Vibes	▲	=				9 100	8 600					
Clio 4												
1.2 75/1.0 Sce 75 Authentique/Life	▲	=							4 300	3 800	3 500	3 200
0,9 Tce 75 Limited	▲	=							5 500			
1.2 Tce 120 GT	▼	=										5 700
RS	▲	=							9 000	7 600	7 200	6 100
0.9 Tce 90 Expression/Zen/Limited	▲	=							4 900	4 200	3 900	3 600
1.5 dCi 75 Authentique/Life	▲	=							3 700	3 500	3 200	2 800
1.5 dCi 90 Expression/Zen	▲	=							4 200	3 800	3 400	3 200
1.5 dCi 90 Dynamique/Intens	▲	=							4 400	3 900	3 500	3 400
1,5 dCi 110 Intens	▲	=							4 600	4 100		
Estate 1.2 75 Life	▲	=							4 300	3 800	3 400	3 000
Estate 0,9 Tce 75 Limited	▲	=							5 500			
Estate 0.9 Tce 90 Zen	▲	=							5 100	4 200	3 900	3 600
Estate 1.2 Tce 120 GT	▼	=										5 800
Estate 1.5 dCi 75 Life	▲	=							3 700	3 500	3 200	2 800
Estate 1.5 dCi 90 Zen	▲	=							4 300	3 700	3 500	3 200
Estate 1,5 dCi 110 Intens	▲	=							4 700	4 100		
Clio 5												
1,0 SCe 65 Life/Authentic	▲	=			10 400	6 700	6 100					
1,0 SCe 65 Evolution	▲	=	14 200	12 700								
1,0 SCe 75 Zen	▲	+					7 400					
1.0 Tce 100/90 Zen/Evolution	▲	+	14 800	13 700	11 600	8 500	7 800	6 800				
1.3 Tce 130 R.S. Line EDC	▲	=					10 000	8 800				
1,3 Tce 140 R.S. Line	▲	=		15 600	12 300	10 300						
1,0 Tce 100 GPL Zen/Evolution	▲	+	14 900	13 900	11 000	8 100	7 500					
E-Tech 140 Initiale Paris	▲	+				12 000	11 300					
E-Tech 145 R.S. Line/E-Tech Engineered/Esprit Alpine	▲	+	21 500	18 000	15 100							
1,5 Blue dCi 85 Zen	▲	=					6 400	5 800				
1,5 Blue dCi 100 Evolution	▲	=	16 700	15 100	10 600							
1,5 Blue dCi 100 Intens	▲	=				9 100						
1.5 Blue dCi 115 Intens	▲	=					7 300	6 700				
5 E-Tech												
Autonomie Confort 150 Iconic Cinq	▲	+	28 400									
Kangoo 2												
1,2 Tce 115 Zen	▼	-							6 300			
1.5 Blue dCi 80 Trend	▲	-					5 700	5 000				
1.5 dCi 85/90/Blue dCi 95 Expression/Zen/Trend	▲	=					6 500	5 600	5 000	4 100	3 800	3 500
1,5 dCi 105/110/Blue dCi 115 Privilège/Intens	▲	=					6 700	5 900	5 200	4 200	3 800	3 600
Captur 1												
0,9 TCe 90 Energy Zen	▲	=						6 300	5 300	5 000	4 500	4 100
1.2 Tce 120 Intens EDC	▼	=							6 500	5 900	5 500	5 100
1.3 Tce 130 Intens	▲	=						6 900				
1,3 Tce 150 S-Edition/Intens	▼	=						7 500	7 000			
1.5 dCi 90 Zen	▲	=						5 600	4 500	4 200	3 700	3 600
1.5 dCi 90 Intens	▲	=						5 800	4 800	4 500	4 100	3 800
1,5 dCi 110 Intens	▲	=							5 500			

ZOOM

Proposée avec un large choix de motorisations, la Renault Clio 5 se distingue par sa qualité de fabrication élevée.

RENAULT (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Captur 2												
1,0 Tce 100/90 Zen/Equilibre/Evolution	▲	+	15 800	15 000	13 400	9 100	8 300					
1,3 Tce 130/140/Mild Hybrid 140 Intens/Techno	▲	+		17 600	15 700	11 600	10 900					
1,3 Tce 155 Initiale Paris EDC	▲	=					12 700					
1,3 Tce/Mild Hybrid 160 R.S. Line/Esprit Alpine	▲	=	23 700	18 600	16 500	13 700						
E-Tech 145 R.S. Line/E-Tech Engineered/Esprit Alpine	▲	+	26 200	21 300		15 800						
E-Tech 145 Iconic	▲	+		21 400	16 100							
E-Tech Hybride Rechargeable 160 R.S. Line	▲	=			18 200							
E-Tech plug-in 160 Initiale Paris	▲	+				16 600	15 500					
1,0 Tce 100 GPL Evolution	▲	+	18 100		13 400							
1,0 Tce 100 GPL Intens/Techno	▲	+	19 400			11 100	10 200					
1,5 Blue dCi 95 Zen	▲	-					7 500					
1,5 Blue dCi 115 Intens	▲	-					8 400					
Mégane 3												
1.2 TCe Life/1.6 16V Authentique/Ethanol	▲	=										5 000
1.5 dCi 105/110 Expression/110 Zen	▲	=										5 000
1.6/1.9 dCi 130 Dynamique/Zen	▲	=										5 300
Mégane 3 Coupé												
1.5 dCi 105/110 Dynamique/Intens	▲	=									5 800	5 300
Mégane 4												
1.2 Tce 100 Zen	▼	=							5 500	5 000	4 500	
1,0 Tce 115 Zen	▲	=				10 500						
1.3 Tce 115 Zen	▲	=					7 700	7 000				
1.2 Tce 130 Intens	▼	=							6 500	5 700	5 300	
1,3 Tce 140 Evolution	▲	=		14 500	13 600							
1,3 Tce 140 Intens	▲	=				9 700	8 000	7 200	5 700			
1,3 Tce 160 Intens	▲	=					9 300	8 200	6 900			
1,3 Tce 160 R.S. Line EDC	▲	=			16 300							
1.6 Tce 205 GT EDC	▲	=							8 100	7 600	6 800	
R.S.	▲	=					17 000	15 800	13 800			
R.S. EDC	▲	=			27 600	20 500						
R.S. Trophy 300	▲	=					20 400	18 200				
R.S. Trophy EDC	▲	=			30 200	23 100						
E-Tech Hybride Rechargeable 160 Intens/Techno	▲	=			17 600	12 600						
1.5 dCi 90/Blue dCi 95 Life	▲	=					6 100	5 500	4 700	4 000	3 700	
1.5 dCi 110 Zen	▲	=						6 300	5 300	4 500	4 100	
1.6 dCi 130 Intens	▲	=							5 500	4 900	4 500	
1.5 Blue dCi 115 Zen/Limited/Evolution	▲	=		16 000	15 100	10 800	6 700	6 000				
1.7 Blue dCi 150 GT-Line EDC	▲	-					9 100	7 300				
1,6 dCi 165 GT EDC	▲	=							6 400	5 800		
Estate 1,0 Tce 115 Zen	▲	-				11 700						
Estate 1,3 Tce 115 Life	▲	-					9 200					
Estate 1,3 Tce 140 Evolution	▲	=		15 500	14 500							
Estate 1,3 Tce 140 Intens	▲	=				10 200	9 300					
Estate 1,3 Tce 160 R.S. Line EDC	▲	-			17 100		12 700					
Estate E-Tech Hybride Rechargeable 160 Techno	▲	=			17 600							
Estate E-Tech plug-in 160 R.S. Line	▲	+				14 800	13 800					
Estate 1,5 Blue dCi 115 Zen/Evolution	▲	=		15 400	13 900		8 800					
Estate 1,5 Blue dCi 115 Intens	▲	=				9 300						
Mégane E-Tech												
EV40 130 Standard Charge/Autonomie Urbaine Equilibre	▲	=	22 300		18 800							
EV60 130 Super Charge/Autonomie Confort Evolution ER/Evolution	▲	=	26 900	24 200								
EV60 220 Super Charge/Autonomie Confort Techno	▲	+	29 200	25 800	23 600							
EV60 220 Optimum Charge Iconic	▲	+		29 000	27 300							
Symbioz												
E-Tech Full Hybrid 145 Techno	▲	=	28 600									
Scénic 3												
1.5 dCi 85/95 Authentique/Life	▲	=									5 500	4 800
1.5 dCi 105/110 Expression/zen	▲	=									6 600	5 800
1.6/1.9 dCi 130 Dynamique/Bose	▲	=									6 800	6 000
Grand Scénic 3 5 places												
1.2 TCe 130 Expression/1.4 TCe 130 Expression/Zen	▲	=									7 200	6 500
1.5 dCi 105/110 Authentique/Life	▲	=									5 700	5 100
Grand Scénic 3 7 places												
1.2 TCe 130 Epression/1.4 TCe 130 Expression/Zen	▲	=									7 300	6 500
1,5 dCi 105/110 Expression/Life	▲	=									5 800	5 300
Scénic 4												
1,2/1,3 Tce 115 Zen	▼	=				9 600	9 100	8 000	6 800	6 000		
1,3 Tce 115 Life	▲	-						8 300	7 000			
1,2 Tce 130 Zen	▼	=							7 400	6 700		
1,3 Tce 140 Zen/Limited/Evolution	▲	=			14 200	11 800	11 300	10 400	7 600			
1,3 Tce 160 Intens	▲	-						9 900	8 100			
1,3 Tce 160 Intens/Executive EDC	▲	-			18 100	13 200	12 200					
1,5 dCi 95 Life	▲	=							5 600	5 100		
1,5 dCi 110 Zen	▲	=							6 100	5 500		
1,5 dCi 110 Hybrid Assist Intens	▲	-							6 100	5 600		
1,7 Blue dCi 120 Zen	▲	-					8 200					
1,6 dCi 130 Intens	▲	=						8 100	6 400	5 700		
1,7 Blue dCi 150 Intens EDC	▲	=					9 700	8 800				
1,6 dCi 160 Initiale Paris EDC	▲	=							7 900	7 400		
Grand Scénic 4												
1,3 Tce 115 Life	▲	-						8 400	7 300			
1,2 Tce 130 Zen	▼	=						9 000	7 600	7 000		
1,3 Tce 140 Zen/Evolution	▲	=		18 500	15 200	11 400	10 700	9 200	7 800			
1,3 Tce 160 Intens	▲	=						9 800	8 600			
1,3 Tce 160 Intens/Executive EDC	▲	=		24 400	23 000	13 300	12 300					
1,5 dCi 110 Zen	▲	=						7 300	6 100	5 600		
1,5 dCi 110 Hybrid Assist Intens	▲	-						7 400	6 400	5 600		
1,7 Blue dCi 120 Life	▲	-						7 300				
1,7 Blue dCi 120 Zen	▲	-					8 400					
1,6 dCi 130 Intens	▲	=						7 600	6 700	6 400		
1,7 Blue dCi 150 Intens EDC	▲	=					9 800	8 100				
1,6 dCi 160 Initale Paris EDC	▲	=							8 200	7 600		
Scénic E-Tech												
170 Autonomie Confort Techno	▲	=	30 700									
220 Grande Autonomie Techno	▲	=	36 100									
Arkana												
1,3 Tce 140 Zen EDC	▲	=			16 300	14 500						
1,3 Mild Hybrid 140 Evolution EDC	▲	+	22 200	20 100	18 600							
1,3 Tce 160 R.S. Line EDC	▲	+			20 400	18 400						
1,3 Mild Hybrid 160 R.S. Line/Esprit Alpine EDC	▲	+	25 800	23 400	21 700							
E-Tech 145 Intens/Techno	▲	+	24 400		17 900	14 900						
E-Tech 145 R.S. Line Fast Track/Esprit Alpine	▲	+	26 800	22 500								
Laguna 3												
2.0 dCi 130 Zen	▲	=										5 800
Estate 2.0 dCi 130 Zen	▲	=										5 900
Talisman												
1,3 Tce 140 Zen	▲	-				10 800						
1,3 Tce 160 Zen EDC	▲	-				12 700	1 600					
1,7 Blue dCi 150 Zen	▲	-					9 700					
2,0 Blue dCi 160 Intens EDC	▲	=				12 500	11 700					
2,0 Blue dCi 200/190 Initiale Paris EDC	▲	=				15 100	14 000					
Estate 1,3 Tce 140 Zen	▲	-				11 400						
Estate 1,3 Tce 160 Zen EDC	▲	-				13 200	12 600					
Estate 1,7 Blue dCi 150 Zen	▲	=					10 200					
Estate 2,0 Blue dCi 160 Intens EDC	▲	=				12 600	11 800					
Estate 2,0 Blue dCi 200/190 Initiale Paris EDC	▲	=				16 000	14 800					
Espace 5												
2,0 Blue dCi 160 Zen/Evolution	◆	-			22 700	16 300						
2,0 Blue dCi 190 Initiale Paris	◆	-			40 500	19 400						
Espace 6												
E-Tech 200 Esprit Alpine	▲	=	37 500	33 700								
Kadjar												
1.2 Energy Tce 130 Zen	▼	=							6 700	6 100	5 500	5 200
1.3 Tce 140 Life	▲	-						9 100				
1,3 Tce 140 Zen/Evolution	▲	=			13 300	10 700	10 100					
1.3 Tce 160 Black Edition	▲	=						10 400				
1,3 Tce 160 Black Edition EDC	▲	=				12 800	12 000					
1,6 Tce Energy 165 Intens	▲	-							8 500			
1,5 Blue dCi 115 Team Rugby	▲	-				9 300						
1.5 dCi 110 Energy/Blue dCi 115 Zen	▲	=					8 200	7 400	6 300	4 800	4 300	3 900
1,5 Blue dCi 115 Evolution EDC	▲	-			13 700							
1.6 dCi Energy 130 Intens	▲	=							6 700	5 700	5 400	4 800
1.7 Blue dCi 150 Black Edition 4x4	▲	-					9 500	9 000				
Austral												
1,2 Mild Hybrid Advanced 130 Evolution	▲	=	25 900									
1,2 Mild Hybrid Advanced 130 Techno	▲	=		24 400	22 000							
1,3 Mild Hybrid Advanced 160 Techno Esprit Alpine	▲	=	31 800	26 600	26 600							
E-Tech Full Hybrid 160 Techno	▲	+			24 700							
E-Tech Full Hybrid 200 Iconic	▲	+	33 200	29 900	27 900							
Koleos *(ancien modèle)*												
2.0 dCi 4x2 150 Expression/Carminat/Zen	◆	=										5 700
2,0 dCi 4x4 175 Privilège/Exception/Initiale/Intens	▲	=										6 700
Koleos 2												
1,3 Tce 160 Evolution EDC	▲	=		22 000	20 400							
1,3 Tce 160 Intens EDC	▲	=				16 300						
1,6 dCi 130 Zen	▲	=							8 100	7 000		
1,7 Blue dCi 150 Life X-Tronic	▲	-					11 100					
2,0 dCi 175 Intens X-Tronic	▲	=						11 200				
2,0 dCi 175 Intens 4x4	▲	=							9 500	7 600		
2,0 Blue dCi 190/185 Intens 4x4 X-Tronic	▲	=				15 800	13 300					
2,0 Blue dCi 185 Initiale Paris 4x4 X-Tronic	▲	=			25 300							
Rafale												
E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine	▲	+	40 400									
E-Tech Hybrid Rechargeable 300 Atelier Alpine 4x4	▲	=	50 500									
Kangoo 3												
1,3 Tce 100 Zen/Equilibre	▲	=	20 800	17 700	16 000	11 600						
1,3 Tce 130 Intens/Techno	▲	=	23 600	20 200	16 600	12 400						
1,5 Blue dCi 95 Zen/Equilibre	▲	=	20 900	16 900	14 700	10 800						
1,5 Blue dCi 115 Techno	▲	=	24 500	19 600	15 300							
E-Tech EV45 11 kW Techno	▲	-	27 000	24 400								
SEAT												
Ibiza 4 *(ancien modèle)*												
1.2 12V 70/1.0 12V 75 Reference	▲	=								4 300	3 800	3 400
1.2 TSI 85/90/1.4 16V Style/Stylance/Style ITec. Ed.	▲	=								5 000	4 300	3 900
1.4 TDI 75/80/1.2 TDI 75 Reference	▲	=								3 800	3 700	3 400
1.9/1.4/1.6 TDI 90 Style/Stylance/Style ITec. Ed.	▲	=								4 200	3 800	3 700
1.9/1.4/1.6 TDI 105/115 Gran Via/FR	▲	=								5 200	4 800	4 100
Ibiza Sportcoupé/SC												
1.0 75/1.2 12V 70 Reference	▲	=									3 300	3 200
1.4 TDI 80/1.2/1.4 TDI 75 Reference	▲	=									3 700	3 200
1.9/1.4/1.6 TDI 90 Style/Stylance/Style ITec. Ed.	▲	=									4 000	3 600
1.9/1.4/1.6 TDI 105 Sport/FR	▲	=									4 600	4 000
Ibiza 5												
1,0 80 Reference	▲	=			8 900							
1,0 75/80 Style/Copa	▲	=		13 300		7 600	7 200	6 500	5 500	5 000		
1,0 TSI 95 Copa	▲	+	14 800	13 800								
1,0 EcoTSI 95 Xcellence	▲	+			11 200	8 200	7 600	7 200	6 800	5 700		
1,0 EcoTSI/TSI 115/110 FR	▲	+		14 000	12 900	9 000	8 100	7 600	6 900	6 100		
1,0 TSI 115 FR DSG	▲	+	16 300									

L'indice de fiabilité Auto Plus ▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

SEAT (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
1,5 TSI EVO 150 FR	▲	=							7 000			
1,5 TSI ACT 150 FR Xclusive/FR Anniversary DSG	▲	=	19 300	18 900	15 200	12 500						
1,6 TDI 80 Référence	▲	-						5 000	4 600			
1,6 TDI 95 Style	▲	-					6 600	5 900	5 500			
1,6 TDI 115 Xcellence	▲	-						6 300	5 500			
Arona												
1,0 EcoTSI 95 Référence	▲	=			9 800	8 200	7 600	6 900	6 000			
1,0 TSI 95 Copa	▲	+	15 500	14 500								
1,0 EcoTSI/TSI 115/110 Style/Copa	▲	+		16 100	12 600	10 200	9 400	8 300	7 400			
1,0 TSI 115 Xperience DSG	▲	+	17 300									
1,5 TSI EVO ACT 150 FR	▲	=				13 600	10 900	10 400	8 100			
1,5 TSI EVO ACT 150 FR DSG	▲	=	19 500	17 100	15 200							
1,6 TDI 95 Référence	▲	-					6 800	6 000	5 300			
1,6 TDI 115 Style	▲	-						7 300	5 700			
1,0 TGI 90 Style	▲	-				9 000						
León 3												
1,2 TSI 110 Style	▲	+							6 100	5 600		
1,0 EcoTSi 115 Style DSG	▲	+						8 200	7 000	6 400		
1,4 TSI ACT 150 FR	▲	+						9 100	7 600	6 800		
1,8 TSI 180 FR	▲	-							8 800	7 300		
Cupra 300/290	▲	=						14 800	12 000	11 400		
Cupra R DSG	▲	=							15 500			
1,6 TDI 115 Style	▲	+						6 500	5 600	5 300		
2,0 TDI 150 FR	▲	+						7 600	6 700	5 800		
2,0 TDI 184 FR	▲	=						8 500	6 800	5 500		
ST 1,2 TSI 110 Style	▲	+						8 200	7 200	6 000		
ST 1,0 EcoTSi 115 Style DSG	▲	+						9 200	8 100	6 700		
ST 1,4 TSI ACT 150 FR	▲	+						9 800	8 700	7 300		
ST 1,8 TSI 180 FR	▲	-							9 000	7 400		
ST Cupra 300/290	▲	=						16 000	13 600	12 100		
ST Cupra 300 DSG 4Drive	▲	=						16 400				
ST 1,6 TDI 115 Style	▲	+						7 400	6 400	5 300		
ST 2,0 TDI 150 FR	▲	+						8 600	7 400	6 000		
ST 2,0 TDI 184 FR	▲	=						9 200	7 400	6 000		
León Xperience												
1,8 TSI 180/2,0 TSI 190 DSG	▲	-						12 500	11 500	8 500		
2,0 TDI 150 DSG	▲	-						10 900	8 800	7 200		
2,0 TDI 184 DSG	▲	-						11 800	10 000	8 100		
León 4												
1,0 TSI 110 Reference	▲	=			12 200	10 100	9 300					
1,0 TSI 110 Urban/Copa	▲	+	18 900	16 000								
1,0 eTSI 110 Style/Urban/Copa DSG	▲	+	19 800	17 800	15 300	11 300	10 400					
1,5 TSI 115 Copa	▲	=	21 200									
1,5 eTSI Hybrid 115 Copa DSG	▲	+	22 100									
1,5 TSI 150 FR One/FR	▲	+				13 100	12 300					
1,5 eTSI 150 FR One/FR DSG	▲	+			16 300	13 800	13 100					
2,0 TSI 190 FR DSG	▲	-				13 400						
eHybrid 204 FR	▲	+	24 200		20 900	14 400	13 200					
2,0 TDI 115 Reference	▲	-			12 900	10 600	9 000					
2,0 TDI 115 Urban/Copa	▲	=	23 000	18 000								
2,0 TDI 150 Style DSG	▲	=			15 500	12 700	10 900					
1,5 TGI 130 Style DSG	▲	-			14 500	11 400						
Sportstourer 1,0 TSI 110 Reference	▲	=			11 400							
Sportstourer 1,0 TSI 110 Urban/Copa	▲	=	19 900	17 900								
Sportstourer 1,0 eTSI 110 Urban/Copa DSG	▲	=	22 200	19 600	17 200							
Sportstourer 1,5 TSI 115 Copa	▲	=	22 100									
Sportstourer 1,5 eTSI Hybrid 115 Copa DSG	▲	=	23 200									
Sportstourer 1,5 TSI 150 Xcellence One/Xcellence	▲	=				14 400	13 500					
Sportstourer 1,5 eTSI 150 FR One/FR DSG	▲	+			19 000	16 900	15 000					
Sportstourer eHybrid 204 FR	▲	+	27 900		21 300	15 200	14 000					
Sportstourer 2,0 TDI 115 Reference	▲	=			12 600							
Sportstourer 2,0 TDI 115 Urban/Copa	▲	=	24 000	19 200								
Sportstourer 2,0 TDI 150 Xcellence DSG	▲	=			18 300							
Sportstourer 2,0 TDI 150 FR One/FR DSG	▲	=				13 000	12 000					
Sportstourer 1,5 TGI 130 Xcellence DSG	▲	-			14 700							
Altea												
2,0 TDI 140 Style/Stylance/Style Copa/i-Tech	◆	=										5 600
Altea XL												
2,0 TDI 140 Style/Stylance/4Kids/Style Copa/i-Tech	◆	=										5 000
Ateca												
1,0 TSI 115/110 Reference	▲	=			13 200	10 900	10 100					
1,0 TSI 110/115 Style/Copa	▲	=	18 000	16 800								
1,5 TSI 150 Style	▲	=				14 600	13 900					
1,5 TSI 150 Xperience DSG	▲	=	25 700	23 500	17 900							
2,0 TSI 190 FR DSG 4Drive	▲	-				20 200	19 100					
Cupra	▲	=					20 900	19 100				
2,0 TDI 115 Style	▲	=		18 800	15 800	13 100						
2,0 TDI 150 Style	▲	=				13 900	12 100					
2,0 TDI 150 Xperience DSG	▲	=	26 500	24 600	18 000							
Tarraco												
1,5 TSI 150 Style	▲	=				15 200	14 200	12 500				
2,0 TSI 190 Xcellence DSG 4Drive	▲	=					17 500	15 200				
eHybrid 245 FR	▲	=			25 500							
2,0 TDI 150 Style	▲	+			17 100	14 700	11 900	10 400				
2,0 TDI 150 FR	▲	+		28 800								
2,0 TDI 190/200 Xcellence/FR DSG 4Drive	▲	+			25 700	19 200	14 700	12 700				
SKODA												
Fabia 3												
1,0 MPI 60 Active	▲	-						5 300	4 800			
1,0 MPI 60 Drive 125 ans/Clever	▲	=				7 400	6 700					
1,0 MPI 75 Clever/Edition/Drive 125 ans	▲	=					7 300	6 500	5 400			
1,0 TSI 95 Monte-Carlo	▲	=				8 200	7 700	7 000	6 100			
1,0 TSI 110 Style	▲	=					8 300	6 700	5 700			
Combi 1,0 MPI 60 Drive 125 ans/Clever	▲	=				8 200	7 400					
Combi 1,0 MPI 75 Clever/Edition	▲	=						6 000	5 200			
Combi 1,0 TSI 95 Monte-Carlo	▲	=				9 100	8 200	6 800	5 800			
Combi 1,0 TSI 110 Style	▲	=					8 800	7 000	5 900			
Fabia 4												
1,0 MPI 65 Active	▲	-		10 700	8 600	7 400						
1,0 MPI 80 Active	▲	-	13 100									
1,0 MPI 80 Ambition	▲	=		12 100	9 200	8 200						
1,0 TSI 95 Ambition/Selection	▲	+	14 200	12 900	9 700	9 100						
1,0 TSI 110 Style	▲	+				10 300						
1,0 TSI 110 Style DSG	▲	+		13 800	12 000							
1,0 TSI 116 Monte-Carlo DSG	▲	+	19 000									
1,5 TSI 150 Monte-Carlo DSG	▲	=	20 000	18 400	15 500							
Roomster												
1.6 16V/1.2 TSI 105 Praha/Scout/Elegance/Elegance+	▲	=										5 300
1.9/1.6 TDI 105 Praha/Scout/Elegance +	▲	=										4 900
Kamiq												
1.0 TSI 95 Active	▲	=	17 000	12 800	10 700	9 500	9 000					
1.0 TSI/TSI Evo 116/110 Ambition/Selection	▲	+	19 800	14 600	12 500	10 500	9 600					
1,5 TSI ACT 150 Ambition	▲	=		17 500								
1.5 TSI ACT 150 Style	▲	=				12 600	11 600					
1,5 TSI ACT 150 Ambition DSG	▲	=		18 300	15 100	12 900						
1,5 TSI Evo 2 150 Monte-Carlo DSG	▲	=	22 400									
1,6 TDI 116 Active	▲	-					8 200					
1,0 TGI G-Tec 90 Ambition	▲	-			10 100	8 800						
Scala												
1.0 TSI 95 Active	▲	-	17 900	13 300	11 300	9 300	8 500	7 700				
1.0 TSI/TSI Evo 116/110 Ambition	▲	=	20 200	13 900	12 900	10 700	9 800	9 000				
1,5 TSI 150 ACT Selection	▲	-	22 400									
1.5 TSI ACT/TSI 150 Style	▲	=		17 100	14 500	12 000	11 400	10 400				
1.6 TDI 116 Active	▲	-					7 400	7 000				
1,0 TGI G-Tec 90 Ambition	▲	-			9 900	8 800						
Karoq												
1,0 TSI 116/110 Ambition/Selection	▲	=	24 600	19 500	16 000	11 400	10 700	9 800	9 200			
1,5 TSI ACT 150 Ambition/Selection	▲	=	27 000	22 400	17 500							
1,5 TSI ACT 150 Style	▲	=				15 200	13 900	12 600	10 300			
2,0 TSI 190 Sportline DSG 4x4	▲	-				18 100	17 100	15 600				
1,6/2,0 TDI 116 Ambition/Selection	▲	=	26 500	21 800	15 900	12 200	9 000	8 300	7 700			
2,0 TDI 150 Style	▲	=				14 600	11 400	10 300	9 000			
2,0 TDI 150 Selection DSG	▲	=	26 900									
2,0 TDI 150 Sportline DSG 4x4	▲	=	29 500	26 600	23 700							
2,0 TDI 190 Style DSG 4x4	▲	=					13 300	12 300				
Elroq												
170 City	▲	-	26 800									
204 Clever	▲	=	30 900									
285 Plus	▲	=	34 900									
Enyaq												
50	▲	-			21 000							
60	▲	=		27 400	23 700	22 000						
80 Sportline	▲	=		31 800	30 100	27 600						
85 Sportline	▲	=	37 700	34 700								
80x Sportline	▲	=		36 400	34 400							
85x Laurin & Klement	▲	=	41 200	37 500								
RS	▲	=		39 900	36 700							
Enyaq Coupé												
60	▲	=		27 900								
80 Sportline	▲	+		35 300								
85 Sportline	▲	+	34 500									
80x Sportline	▲	+		39 200								
85x Laurin & Klement	▲	+	39 400									
RS	▲	+	41 700	37 800								
Octavia 3												
1,2 TSI 85 Active	▲	-								5 600		
1,0 TSI 116 Active	▲	=						7 600				
1,5 TSI 150 Style	▲	=						9 500	8 300			
1,8 TSI 180 Style	▲	-							8 700	7 700		
2,0 TSI 190 Style DSG	▲	-						10 700	9 500			
2,0 TSI 230 RS	▲	=							10 700	9 700		
RS 245	▲	=						13 800	12 000			
1,6 TDI 90 Active	▲	=							5 500	4 800		
1,6 TDI 116 Style	▲	+						7 400	6 400	5 600		
2,0 TDI 150 Style	▲	+							6 900	6 000		
2,0 TDI 184 RS	▲	+							8 300	7 700		
Combi 1,2 TSI 85 Active	▲	-							6 500	5 700		
Combi 1,0 TSI 116 Active	▲	=						8 500				
Combi 1,5 TSI 150 Style	▲	=					11 100	9 800	8 500			
Combi 1,8 TSI 180 Style	▲	-							9 000	7 800		
Combi 2,0 TSI 190 Style DSG	▲	=						11 300	9 700			
Combi 2,0 TSI 230 RS	▲	-							12 000	10 900		
Combi RS 245 DSG	▲	=						14 800	13 100			
Combi 1,6 TDI 90 Active	▲	-							5 500	4 800		
Combi 1,6 TDI 116 Style	▲	+					8 700	7 400	6 500	5 300		
Combi 2,0 TDI 150 Style	▲	+							7 000	6 200		
Combi 2,0 TDI 184 RS	▲	+							8 500	7 900		
Octavia Scout 3												
1,8 TSI 180/2,0 TSI 190 DSG	▲	-					16 000	13 300	11 400	9 900		
2,0 TDI 150	▲	-							8 100	7 200		
2,0 TDI 184 DSG	▲	-							9 100	8 000		
Octavia 4												
1,0 TSI 110 Active	▲	=			12 600	10 100						
1,0/1,5 TSI 110/116 Ambition/Selection	▲	+	21 000	17 600								
1,0/1,5 TSI 110/116 MHEV E-Tec/Hybrid Ambition/Selection DSG	▲	+	22 800	19 500	14 200	11 400						
1,5 TSI ACT 150 Ambition	▲	=		19 200								
1,5 TSI ACT 150 Style	▲	=				10 500						
1,5 TSI ACT 150 MHEV E-Tec/Hybrid Style/Sportline DSG	▲	+	27 000	23 700	19 400	14 900						
2,0 TSI 245 RS	▲	=				18 000						
2,0 TSI 245 RS DSG	▲	=		29 300	23 300							
RS 265	▲	=	31 600									
1,4 TSI PHEV iV 204 Style	▲	+			20 400	14 600						
1,4 TSI PHEV iV 245 RS	▲	+			23 200	17 700						
2,0 TDI 116 Active	▲	=			13 400	10 700						
2,0 TDI 116 Ambition/Selection	▲	=	23 800	19 800								
2,0 TDI 150 Selection DSG	▲	+	25 600									
2,0 TDI 150 Style DSG	▲	+		24 700	18 800	15 500						
2,0 TDI 200 RS DSG	▲	+			22 600	19 900						
Combi 1,0 TSI 110 Active	▲	-			14 100	11 700						

ZOOM

Pour accéder à l'univers Tesla, une Model 3 peut se dénicher avec moins de 20 000 € en poche.

SKODA (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Combi 1,0/1,5 TSI 110/116 Ambition/Selection	▲	=	20 900	18 100								
Combi 1,0/1,5 TSI 110/116 MHEV E-Tec/Hyb. Amb./Selection DSG	▲	=	22 900	19 600	14 900	12 100						
Combi 1,5 TSI/TSI ACT 150 Ambition	▲	=		18 900	14 700							
Combi 1,5 TSI 150 Style	▲	=				10 900						
Combi 1,5 TSI ACT 150 MHEV E-Tec/Hybrid Style/Sportline DSG	▲	=	27 500	23 800	18 400	14 300						
Combi 2,0 TSI 245 RS DSG	▲	=		32 500	25 000	22 800						
Combi RS 265	▲	=	32 800									
Combi 1,4 TSI PHEV iV 204 Style	▲	+			19 500	17 100						
Combi 1,4 TSI PHEV iV 245 RS	▲	+			24 700	21 700						
Combi 2,0 TDI 116 Active	▲	=			13 900	10 900						
Combi 2,0 TDI 116 Ambition/Selection	▲	=	24 600	19 600								
Combi 2,0 TDI 150 Selection DSG	▲	+	24 800									
Combi 2,0 TDI 150 Style DSG	▲	+		23 700	17 700	14 700						
Combi 2,0 TDI 200 RS DSG	▲	+			24 300							
Combi 1,5 TGI G-Tec 130/131 Ambition DSG	▲	-			14 100	11 800						
Scout 1,5 TSI ACT 150 MHEV E-Tec DSG	▲	-			19 600							
Scout 2,0 TDI 150 4x4 DSG	▲	=			20 400							
Scout 2,0 TDI 200 4x4 DSG	▲	=			22 800							
Superb 3												
1,5 TSI ACT 150 Style DSG	▲	+		24 800	22 800	14 800	13 500					
2,0 TSI 190 Sportline DSG	▲	-				16 300	15 500					
2,0 TSI 272/280 Laurin & Klement DSG 4x4	▲	-				20 200	19 000					
iV Laurin & Klement	▲	+		26 900	25 000	19 300	17 900					
1,6 TDI 120/2,0 TDI 122 Style DSG	▲	=				13 300	10 700					
2,0 TDI 150 Style DSG	▲	+		26 700	22 600	13 900	11 400					
2,0 TDI 190/200 Laurin & Klement DSG	▲	+		30 900	26 600	16 900	13 300					
Combi 1,5 TSI ACT 150 Style SDG	▲	=		24 900	21 700	16 000	14 900					
Combi 2,0 TSI 190 Sportline DSG	▲	-				18 100	16 800					
Combi 2,0 TSI 272/280 Laurin & Klement DSG 4x4	▲	-				22 700	20 600					
Combi iV Laurin & Klement	▲	+		26 800	25 300	19 000	18 000					
Combi 1,6 TDI 120/2,0 TDI 122 Style DSG	▲	=				14 000	11 400					
Combi 2,0 TDI 150 Style DSG	▲	+		26 600	22 700	14 500	12 300					
Combi 2,0 TDI 190/200 Laurin & Klement DSG	▲	+		31 300	26 300	18 200	14 800					
Superb Scout												
1,5 TSI ACT 150 DSG	▲	=				15 300						
2,0 TSI 272/280 DSG 4x4	▲	-				21 300	18 400					
2,0 TDI 150 DSG	▲	+			21 600	16 300	14 200					
2,0 TDI 200 DSG	▲	=			24 200							
2,0 TDI 190/200 DSG 4x4	▲	+				18 400	14 900					
Superb 4												
1,5 TSI 150 Hybrid Selection	▲	=	35 000									
2,0 TDI 150 Selection	▲	=	36 700									
Superb Combi 4												
1,5 TSI 150 Hybrid Selection	▲	=	28 600									
1,5 TSI PHEV 204 Laurin & Klement	▲	+	40 900									
2,0 TDI 150 Selection	▲	=	31 100									
2,0 TDI 193Laurin & Klement 4x4	▲	=	40 200									
Kodiaq												
1,4 TSI 125 Active	▲	-								8 700		
1,5 TSI ACT 150 Active	▲	-			17 400							
1,5 TSI ACT 150 Ambition	▲	=		25 200		15 400	14 500					
1,4/1,5 TSI ACT 150 Ambition 4x4	▲	=							11 400	10 200		
2,0 TSI 190 Sportline DSG 4x4	▲	-				20 500	19 000	16 600	14 500			
2,0 TSI 245 RS DSG	▲	=		37 600	28 600	26 500						
2,0 TDI 150 Active DSG	▲	=			19 600							
2,0 TDI 150 Ambition DSG	▲	+		28 500								
2,0 TDI 150 Ambition 4x4	▲	=				15 500	12 600	11 000	9 600	8 500		
2,0 TDI 190/200 Style DSG 4x4	▲	=		33 100		21 700	16 600	14 900	12 000	10 100		
2,0 TDI 200 Laurin & Klement DSG 4x4	▲	+			29 300							
2,0 TDI 240 RS DSG	▲	=					18 900	17 600				
Kodiaq 2												
1,5 TSI Hybrid 150 Selection ACT	▲	+	36 800									
1,5 TSI PHEV 204 Selection	▲	+	39 200									
2,0 TDI 150 Selection	▲	+	38 800									
2,0 TDI 193 Sportline 4x4	▲	+	43 300									
SMART												
Fortwo 3												
Coupé EQ Passion	▲	=		16 400	13 900	11 200	10 400					
Cabrio EQ Passion	▲	=		18 000	14 700	12 700	11 700					
Forfour 2												
EQ Passion	▲	-			13 200	10 400	9 600					
#1												
Pro	▲	=	27 200	25 300								
Brabus	▲	=	34 900	31 600								
#3												
Pro	▲	=	27 100									
Pro+	▲	=	29 000									
Brabus	▲	=	33 500									
SUZUKI												
Ignis												
1,2 Dualjet Privilège	▲	=							5 000	4 500		
1,2 Dualjet Hybrid Avantage	▲	-	11 700	10 300	8 600	7 000	6 400					
1,2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	▲	=							5 500	5 000		
Jimny												
1.5 Avantage	▲	+						8 100				
Swift 3												
1,2 Dualjet Hybrid Avantage	▲	=		11 300	7 600							
1,2 Dualjet Privilège	▲	=				7 200	6 700	5 800	5 200	4 500		
1,0 Boosterjet Privilège	▲	+						6 100	5 500	5 200		
1,2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	▲	+						6 000	5 700	5 100		
1,0 Boosterjet Hybrid SHVS Pack	▲	+						7 000	6 000	5 400		
Sport	▲	=		15 700	12 500	10 600	9 800	8 300	7 600			
Swift 4												
1,2 Hybrid Avantage	▲	=	14 800									
Grand Vitara												
1,9 DDiS 3p.	▲	=										5 500
Vitara												
1.0 Boosterjet Avantage	▲	=						8 200				
1.4 Boosterjet Pack	▲	=						8 800				
1.4 Boosterjet Hybrid Avantage	▲	=	17 400	14 700	12 600	9 800	9 400					
1,5 Dualjet Hybrid Style	▲	=	20 400	17 900	14 700							
Swace												
1,8 Hybrid Privilège	▲	=	23 100	20 800	13 300	10 400						
S-Cross												
1,0 Boosterjet Privilège	▲	=						9 000	6 700	6 000		
1,4 Boosterjet Style	▲	=						9 100	7 600	6 700		
1,4 Boosterjet Hybrid Avantage	▲	=	19 300	17 200	14 200	12 000	10 700					
1,5 Dualjet Hybrid Style	▲	=	23 000	20 400	18 300							
1,6 DDiS Privilège	▲	=							5 700	5 500		
Across												
2.5 Hybride Rechargeable 1ère Edition/Pack	▲	=	38 000	33 500	26 400	19 400						
TESLA												
Model 3												
Autonomie Standard Plus/"base"/Propulsion	◆	+	34 100	30 200	28 600	20 200	18 000					
Grande Autonomie	◆	+	37 700	33 400	31 700	24 400	22 600					
Performance	◆	+		41 400	38 100	31 800	30 200					
Model Y												
Propulsion/"base"	◆	+	33 400	30 300								
Grande Autonomie	◆	+	38 200	33 700	30 400	21 500	20 300					
Performance	◆	+	44 700	40 200	36 300	23 900	22 300					
TOYOTA												
Aygo 2												
1,0 VVTi X 5p.	◆	-					5 600	5 000	4 500			
1,0 VVTi X-play 5p.	◆	-				6 000						
Aygo X												
1,0 VVT-i 72 Active	▲	=			9 100							
1,0 VVT-i 72 Dynamic	▲	+	12 400	11 100								
Yaris 3 *(ancien modèle)*												
1,0 VVT-i 69/70 France 5p.	▲	+						5 800	5 300	4 300		
1,5 VVT-i 110 Dynamic/Ultimate 5p.	▲	=					8 300	6 700	5 800	5 000		
100h Dynamic	▲	+						7 600	6 800	5 700		
Yaris 4												
1,0 VVT-i 70 France/Dynamic	▲	+		13 100	9 600	8 200	7 600					
1,5 VVT-i 120 Design	▲	=		15 700	11 400	9 100	8 400					
GR Track/GR	▲	+	46 500	41 600	24 000	20 500	19 100					
116h Design	▲	+	19 400	18 500	13 200	10 300	9 700					
130h GR Sport	▲	+	22 400	20 100								
Yaris Cross												
116h Dynamic	▲	+	23 300	20 700	15 300	12 000						
130h GR Sport	▲	+	24 200									
Corolla												
122h Active	▲	=			15 800	11 800	10 900	10 400				
1,8 Hybride 140 Dynamic	▲	+	21 900	19 200	17 800							
180h/184h Design	▲	+			19 100	14 600	13 300	12 400				
2,0 Hybride 196 GR Sport	▲	+	26 600	23 900	22 100							
Touring Sports 122h Design	▲	+			17 200	13 100	11 900	11 400				
Touring Sports 1,8 Hybride 140 Dynamic	▲	+	24 400	21 500	19 600							
Touring Sports 180h/184h Collection/GR Sport	▲	+			19 600	14 700	13 900	13 100				
Touring Sports 2,0 Hybride 196 Design	▲	+	26 000	23 800	22 600							
Verso 5 places												
132 VVTi Active/Tendance	▲	=							7 000	5 500	5 200	4 700
126 D-4D Active/112 D-4D Active/Tendance	▲	=									6 200	5 700
Avensis												
SW 124/126 D-4D/1.6 D-4D 112 Dynamic/SkyView	▲	=										6 300
Camry												
Hybride Dynamic	▲	-		31 400		16 300	15 300	13 700				
C-HR												
1,2 Turbo 116 Dynamic	▲	=						10 000	8 900	7 700		
122h/1,8 Hybride 122 Dynamic	▲	+			16 300	13 100	12 000	10 900	9 400	8 300		
1,8 Hybrid 122 Dynamic Ultimate		+		22 900								
2,0 Hybrid 184 Edition	▲	=			17 900							
2,0 Hybrid 184 Graphic	▲	+				16 200	15 100					
2,0 Hybrid 184 GR Sport	▲	+		26 700								
C-HR 2												
1,8 Hybride 140 Dynamic	▲	+	26 000	23 700								
2,0 Hybride 200 Collection	▲	+	34 200	30 100								
Hybride Rechargeable 225 GR Sport	▲	+	36 500	32 700								
Prius 5												
Hybride Rechargeable 223 Dynamic	▲	+	32 200	29 300								
Rav 4 5												
Hybride Dynamic	▲	+	35 000	30 800	24 100	19 600	18 600	16 400				
Hybride Rechargeable AWD Collection	▲	+	45 400	41 600	32 800	28 100	26 400					
bZ4X												
11 kW Origin	▲	-	30 700	26 600								
Highlander												
Hybride 244 Lounge	▲	-	54 700	48 100	37 300	32 100	29 200					

Le baromètre Auto Plus de la revente +: facile =: moyenne -: difficile

ZOOM

Le petit moteur essence d'entrée de gamme 1.0 TSI 115 ch du VW T-Roc suffit à un usage mixte et se montre plaisant.

			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
VOLKSWAGEN												
Up!												
1,0 60/65 Move Up!/Lounge 5p.	◆	=			8 400	6 300	5 700	5 400	4 100	3 800		
1,0 75 Move Up! 5p.	◆	=						5 800	4 400	3 900		
1,0 TSI 90 High Up! 5p.	▲	=							5 000	4 200		
GTI	▲	=			11 800	8 700	8 200	7 000	5 500			
e-Up!	▲	=			12 800	9 100	8 200	7 400	7 100	5 700		
1,0 GNV 68 Lounge	+	-			7 800	6 300						
Cross Up! 1,0 75	◆	-							4 900	4 500		
Cross Up! 1,0 TSI 90	▲	-						6 700	5 100	4 400		
Polo 5 *(ancien modèle)*												
1.0/1.2 60 Trendline 3p.	▲	+								4 100	3 800	3 400
1.0 75/1.2 70 Confortline 3p.	▲	+								4 200	3 900	3 700
1.2 TSI 90/1.4 85 Sportline/RLine 3p.	▲	+								5 500	5 000	4 500
TDI 75 Trendline 3p.	▲	+								3 800	3 700	3 400
TDI 90 Confortline 3p.	▲	+								4 300	3 900	3 700
1.0/1.2 60 Trendline 5p.	▲	+								4 100	3 900	3 800
1.0 75/1.2 70 Confortline 5p.	▲	+								4 800	4 400	3 900
1.2 TSI 90/1.4 85 Sportline/RLine 5p.	▲	+								5 500	5 100	4 500
TDI 75 Trendline 5p.	▲	+								3 900	3 800	3 500
TDI 90 Confortline 5p.	▲	+								4 300	3 900	3 700
TDI 105 Sportline 5p.	▲	+										
Polo 6												
1,0 65 Confortline	▲	=						7 400	5 900			
1,0 80 "base"	▲	=	15 400	13 300		8 300	7 600	7 200				
1,0 TSI 95 Confortline/Lounge/Life	▲	+	15 700	14 100	12 300	9 400	8 500	8 000	6 500			
1,0 TSI 115/110 Carat	▲	+				10 200	9 800	8 100	7 000			
1,0 TSI 110 Life Plus DSG	▲	+		16 800								
1,0 TSI 110/116 Style DSG	▲	+	19 400		13 900	12 000						
1,5 TSI 150 R-Line Exclusive DSG	▲	-				13 900	12 700					
GTI DSG	▲	=	18 700	23 700	18 300	16 600	13 500	12 000	10 300			
1,6 TDI 80 Trendline	▲	-						6 200	4 900			
1,6 TDI 95 Confortline/Lounge	▲	-					7 400	6 900	5 500			
1,0 TGI 90 Life Plus	▲	-		14 800								
T-Cross												
1.0 TSI 95 "base"	▲	=				10 600	9 700	9 100				
1,0 TSI 95 Lounge/Life	▲	+	17 900		11 800							
1,0 TSI 95 Life Plus	▲	+		15 100								
1.0 TSI 115/110 Lounge	▲	=			12 700	11 300	10 400	9 500				
1,0 TSI 110 Style	▲	+		15 900								
1,0 TSI 115 VW Edition DSG	▲	+	21 300									
1,5 TSI 150 R-Line DSG	▲	=	24 800									
1,6 TDI 95	▲	-					10 100	9 400				
Taigo												
1,0 TSI 95	▲	=	15 900	14 500								
1,0 TSI 95 Life	▲	=			13 900	12 800						
1,0 TSI 110/116 Life	▲	+	16 200	15 900	14 000	13 300						
1,5 TSI 150 R-Line DSG	▲	+	23 000	20 400	19 200	17 000						
T-Roc												
1,0 TSI 115/110	▲	=	21 500	18 000								
1,0 TSI 115/110 Lounge/Life	▲	+			15 700	12 000	11 400	10 300	9 600			
1,5 TSI EVO 150 Life Plus/VW Edition	▲	=	25 800	21 800								
1,5 TSI EVO 150 Carat/Style	▲	+			17 000	14 200	13 200	12 300	11 000			
2,0 TSI 190 Carat Exclusive 4Motion DSG	▲	=				21 700	17 300	15 500	13 500			
R	▲	=		45 600	30 700	24 700	23 200					
1,6/2,0 TDI 115/116 "base"	▲	-	24 100	20 400				9 100	7 600			
1,6/2,0 TDI 115/116 Lounge/Life	▲	=			16 800	11 600	10 700					
2,0 TDI 150 Life Plus/VW Edition DSG	▲	=	29 600	23 500								
2,0 TDI 150 Style DSG	▲	=			19 500							
2,0 TDI 150 Carat 4Motion DSG	▲	=				15 300	13 000	11 400	10 400			
Golf 7												
1.0/1.2 TSI 105/110 Confortline 3p.	▲	=							7 200	6 500	6 200	5 700
1.6 TDI 90 Trendline 3p.	▲	=								5 700	5 200	4 800
1.6 TDI 105/110/115 Confortline 3p.	▲	=							6 500	6 000	5 600	5 000
2.0 TDI 150 Carat 3p.	▲	=							7 600	7 000	6 400	5 700
1,0 TSI 85 Trendline 5p.	▲	-						7 300	6 700			
1.0/1.2 TSI 105/110/115 Confortline 5p.	▲	=						8 800	7 400	6 700	6 500	5 700
1.4 TSI 122/125 Confortline 5p.	▲	=							7 500	6 700	6 400	5 900
1,5 TSI EVO 130 BlueMotion Carat 5p.	▲	+						9 800	9 100			
1,5 TSI EVO 150 Carat 5p	▲	+						10 100	9 500	8 400		
GTI Performance 5p.	▲	=						15 200	13 200			
R DSG	▲	+						22 100				
1.6 TDI 90 Trend 5p.	▲	=								5 500	5 000	4 500
1.6 TDI 105/110/115 Confortline 5p.	▲	=						7 000	6 500	6 000	5 500	5 000
1.6 TDI 110 BlueMotion Confortline 5p.	▲	=										5 800
2.0 TDI 150 Carat 5p.	▲	=						8 800	7 500	6 800	6 600	5 900
GTD	▲	=							8 600	7 600	7 000	6 400
e-Golf	▲	-						10 500	9 500			
SW 1.0/1.2 TSI 105/110 Confortline	▲	=									6 700	6 400
SW 1.4 TSI 122/125 Carat	▲	=							8 100	7 000	6 400	5 800
SW 1,5 TSI EVO 130 BlueMotion Carat	▲	=						9 200	8 600			
SW 1,5 TSI EVO 150 Carat	▲	=						9 700	8 800	7 800		
SW 1.6 TDI 90 Trendline	▲	=								5 200	4 700	4 300
SW 1.6 TDI 105/110/115 Confortline	▲	=						7 400	6 700	5 600	5 200	4 700
SW 1.6 TDI 110 Blue Motion Confortline	▲	=										6 000
SW 2.0 TDI 150 Carat	▲	=						8 100	7 400	6 600	5 900	5 500
Golf 7 Alltrack												
1,8 TSI 180 DSG	▲	-							11 400	10 200		
2,0 TDI 150	▲	-							8 500	7 400		
2,0 TDI 184 DSG	▲	-							9 400	8 300		
Golf 8												
1,0/5 TSI 110/116 Life 1st/Life/"base"	▲	+	21 800		14 700	12 700	11 900					
1,0 TSI 110 Life Plus	▲	+		17 500								
1,0 eTSI 110 Life 1st/Life DSG	▲	+			16 500	15 200	13 900					
1,0/1,5 eTSI/Hybrid 110/116 Life Plus DSG	▲	+	25 100	19 600								
1,5 TSI ACT 130 Life 1st/Life	▲	+			15 200	13 600	11 900					
1,5 eTSI 130 Active/Life Plus DSG	▲	+		20 900	17 400	13 100						
1,5 eTSI/Hybrid 150 Style 1st/Style DSG	▲	+	27 700	22 800	19 600	146 000	13 700					
GTI	▲	=	37 500	29 300	27 400	20 600	18 800					
GTI Clubsport 45/GTI Clubsport	▲	+	44 200	37 800	28 700	24 900						
R	▲	+	46 600		30 400	23 700						
R "20 ans" DSG	▲	+		42 100	39 500							
eHybrid 204 Style 1st/Style	▲	+	30 100	26 600	24 100	16 900	15 500					
GTE	▲	+	37 900	28 900	24 900	19 500	18 400					
2,0 TDI 115 Life 1st/Life	▲	=			14 500	12 800	10 300					
2,0 TDI 116	▲	=		21 700								
2,0 TDI 116 Life Plus	▲	=	26 200									
2,0 TDI 150 VW Edition DSG	▲	=	29 500									
2,0 TDI 150 Style 1st/Style DSG	▲	=		23 700	18 800	13 500	12 500					
GTD	▲	+		26 700	23 400	17 400						
SW 1,0 TSI 110 Life	▲	=			13 900	12 000						
SW 1,0/1,5 TSI 110/116 Life Plus	▲	=	24 300	18 000								
SW 1,0 eTSI 110 Life DSG	▲	=			15 500	13 700						
SW 1,0/1,5 eTSI/Hybrid 110/116 Life Plus DSG	▲	=	25 400	19 700								
SW 1,5 TSI 130 Life	▲	=			14 700	12 400						
SW 1,5 eTSI 130 Life Plus DSG	▲	=		20 300								
SW 1,5 eTSI 130 Style DSG	▲	=			16 800	14 700						
SW 1,5 eTSI/Hybrid Evo2 150 Style DSG	▲	=	31 100									
SW 1,5 eTSI 150 R-Line DSG	▲	=		24 400	18 800	15 900						
SW 2,0 TDI 115 Life	▲	=			14 500	12 600						
SW 2,0 TDI 116 Life Plus	▲	=	25 900	19 500								
SW 2,0 TDI 150 Style/R-Line DSG	▲	=	31 200	22 000	17 700	15 200						
Alltrack 2,0 TDI 200 DSG 4Motion	▲	-		286 000	24 100	22 000						
Golf Sportsvan												
1,0 TSI 115 Confortline	▲	=					9 900	9 200	8 100			
1,5 TSI EVO 130 Confortline	▲	=					10 500	9 800	8 600			
1,5 TSI EVO 150 Carat DSG	▲	=					14 300	11 400	10 200			
1,6 TDI 115 Trendline	▲	-						8 200	6 600			
2,0 TDI 150 IQ Drive/United DSG	▲	=					13 500	9 800				
ID.3												
Pure Performance 150 City	▲	=				16 300						
Pro 145 Family	▲	=				17 100						
Pure 170 "base"	▲	=	26 500									
Pro 204 "base"	▲	=	27 600									
58 kWh/Pro Performance 204 Life	▲	=				18 200	16 800					
Pro Perfomance 204 Active/Life Plus	▲	=		26 000	24 500							
Pro S 204 Active/Life Max	▲	=	30 400		25 600							
77 kWh/Pro S 204 Tour/Style	▲	=		29 500		21 300	20 600					
GTX	▲	=	33 700									
GTX Performance	▲	=	36 400									
Touran 2 *(ancien modèle)*												
1.2 TSI 105 Trendline	▲	=										5 900
1.4 TSI 140 Confortline	▲	=										7 200
1.6 TDI 90 Trendline	▲	+										5 500
1.6 TDI 105 Confortline	▲	+										6 100
2.0 TDI 140 Carat	▲	+										7 400
2.0 TDI 170/177 Carat DSG	▲	+										7 700
Touran 3												
1.2 TSI 110 Confortline	▲	+							9 500	7 600	7 200	6 500
1.4 TSI 150 Carat	▲	+							9 400	8 300	7 700	7 300
1,5 TSI EVO 150 Connect/IQ Drive/United/Active/Lounge/Life Plus	▲	=	27 000	24 500	18 400	16 500	14 700	12 700	10 900			
1,5 TSI EVO 150 Style DSG	▲	=			29 000							
1.6 TDI 110/115 Confortline	▲	=						9 800	7 700	6 700	6 000	5 600
2,0 TDI 115 Lounge DSG	▲	=					10 900					
2,0 TDI 122 Lounge/Life Plus	▲	=		24 100	18 000	13 000						
2.0 TDI 150 Confortline/Lounge	▲	=					10 900	10 500	8 400	7 300	6 600	5 900
2,0 TDI 150 Active/Life Plus DSG	▲	=	30 500	26 200	20 700	18 700						
2,0 TDI 190 Carat DSG	▲	+							9 200	8 400	7 500	6 900
ID.Buzz												
Pro 204/286 5 places	▲	=	47 100	42 900	35 400							
GTX 7 places	▲	=	58 400									
Eos												
2,0 TDI 140 Sport/Sportline	▲	+										7 400
Scirocco												
1,4 TSI 122/125	▲	+								7 800	7 300	6 200
ID.4												
Pure 148/149 City/"base"	▲	=		25 300	23 300	19 500						
Pure Performance/Pure 170 "base"	▲	=	26 900	25 000	23 500							
Pure Performance 170 Style	▲	+				22 800						
Pro 174 "base"	▲	+		28 900	26 400							
77 kWh/Pro Performance 204 1st/Life/"base"	▲	+			28 800	23 700	19 300					
Pro Performance 204 Life Plus	▲	+		32 700								
Pro 286 Life Max	▲	+	32 300									
GTX	▲	+	40 800	37 300	36 100	30 200						
ID.5												
Pro 170	▲	=		31 200	28 900							
Pro Performance 204	▲	+		33 200	31 800							
Pro 286	▲	+	32 800									
GTX	▲	+	41 100	37 100	36 000							
Tiguan 1 *(ancien modèle)*												
2,0 TDI 140/150 4x2	▲	+									7 200	6 600
Tiguan 2												
1,5 TSI 130 "base"	▲	=		21 200								
1,5 TSI 130 Life	▲	=			19 100	15 700	14 900					
1,5 TSI 150 Life	▲	=				16 500	15 200					
1,5 TSI 150 Elegance DSG	▲	+		23 500								
R	▲	=		53 700	36 500	26 900						
eHybrid 245 Life Plus	▲	+		31 900								
eHybrid 245 Elegance	▲	+			27 400	20 000						
2,0 TDI 150 Life	▲	+			20 200							
2,0 TDI 150 "base" DSG	▲	=		24 700								
2,0 TDI 150 Life DSG	▲	+				16 000	14 200					
2,0 TDI 150 Elegance DSG	▲	+			27 600							
2,0 TDI 200 R-Line 4Motion DSG	▲	+				21 700	19 900					
2,0 TDI 200 R-Line Exclusive 4Motion DSG	▲	+		40 100	30 300							
Tiguan Allspace												
1,5 TSI EVO 150 Trendline	▲	-						14 700	12 000			
1,5 TSI EVO 150 Confortline	▲	=				18 300	16 800					
1,5 TSI 150 R-Line DSG	▲	=	36 100	32 500	24 100							

VOLKSWAGEN (suite)			2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
2,0 TSI 190 Carat Exclusive 4Motion DSG	▲	=					22 200	19 300	16 800			
2,0 TDI 150 Confortline	▲	=				16 300	14 500	12 600	10 900			
2,0 TDI 150 R-Line DSG	▲	=	39 300	34 200	23 700							
2,0 TDI 190/200 Carat/R-Line 4Motion DSG	▲	=	43 200	38 400	26 900	21 400	16 500	14 500	12 800			
2,0 Bi-TDI 240 Carat Exclusive 4Motion DSG	▲	=					19 500	17 100				
Tiguan 3												
1,5 eTSI 130 "base"	▲	=	30 800									
1,5 eTSI 150 Elegance	▲	+	36 800									
eHybrid 204 Life Plus	▲	+	39 700									
eHybrid 272 R-Line	▲	+	46 200									
2,0 TDI 150 Life Plus	▲	+	34 800									
2,0 TDI 193 R-Line Exclusive 4Motion	▲	+	50 700									
Tayron												
1,5 eTSI 150 VW Edition	▲	=	40 200									
eHybrid 204 VW Edition	▲	+	46 000									
eHybrid 272 R-Line Exclusive	▲	+	58 800									
Passat 8												
1,5 TSI EVO 150 "base"	▲	-				13 100	11 900					
2,0 TSI 190 Lounge DSG	▲	=				17 000	15 100					
GTE	▲	+				18 100	17 100					
1,6/2,0 TDI 120/122 DSG "base"	▲	=				12 500	10 700					
2,0 TDI EVO 150	▲	=				12 700	10 900					
2,0 TDI 190/200 Elegance DSG 4Motion	▲	=				18 000	14 200					
SW 1,5 TSI EVO 150 "base"	▲	-				13 600	11 600					
SW 1,5 TSI EVO 150 Lounge/Life Plus DSG	▲	-		29 100	20 400							
SW 2,0 TSI 190 Lounge DSG	▲	=				18 500	14 500					
SW GTE	▲	+		25 100	23 000	17 500	16 300					
SW 1,6/2,0 TDI 120/122 DSG "base"	▲	=				13 900	10 700					
SW 2,0 TDI 122 Life Plus DSG	▲	=		22 300								
SW 2,0 TDI EVO 150 "base"	▲	=				14 300	10 900					
SW 2,0 TDI EVO 150 Lounge DSG	▲	=		26 500	21 300							
SW 2,0 TDI 190/200 Elegance DSG 4Motion	▲	+		32 100	26 400	18 400	14 100					
Alltrack 2,0 TDI 200 DSG 4Motion	▲	=		34 200	27 400	19 200	16 000					
Passat 9												
1,5 eTSI 150 "base"	▲	=	30 700									
eHybrid 204 "base"	▲	=	34 900									
eHybrid 272 R-Line	▲	=	42 000									
2,0 TDI 122 "base"	▲	=	30 400									
2,0 TDI 150 Elegance	▲	=	34 500									
Arteon												
1,5 TSI 150	▲	-						15 300	13 100	10 900		
2,0 TSI 190 R-Line DSG	▲	-				20 900			16 100	13 400		
2,0 TSI 272/280 R-Line 4Motion DSG	▲	-						22 800	19 400	16 300		
R	▲	-		45 500	36 200	27 600						
eHybrid 218 R-Line	▲	+	35 800	32 500	27 100	20 900						
2,0 TDI 150 Elegance	▲	-					13 900	12 000	11 100	8 400		
2,0 TDI/TDI EVO 150 "base" DSG	▲	-				18 600	17 000					
2,0 TDI EVO 150 Elegance DSG	▲	+	29 800	26 400	24 400							
2,0 TDI/TDI EVO 190/200 R-Line DSG	▲	+			27 600	20 700		15 500	14 200	10 900		
2,0 TDI EVO 200 R-Line 4Motion DSG	▲	=		33 500	29 800							
2,0 Bi-TDI 240 R-Line 4Motion DSG	▲	-							14 500	12 400		
Shooting Brake 2,0 TSI 190 DSG	▲	-				21 500						
Shooting Brake R	▲	=		47 500	35 100	30 000						
Shooting Brake eHybrid 218 Elegance	▲	=	34 200	30 900	25 800	21 600						
Shooting Brake 2,0 TDI 150 "base" DSG	▲	-				19 000	17 700					
Shooting Brake 2,0 TDI EVO 150 Elegance DSG	▲	=	34 000	30 800	26 700							
Shooting Brake 2,0 TDI EVO 200 R-Line DSG	▲	+		33 700	25 000	20 200						
ID.7												
Pro 286 Style/Life Max	▲	=	43 400	38 800								
Pro S 286 Life Max	▲	=	46 900									
ID.7 Tourer												
Pro 286	▲	=	42 800									
Pro S 286 Life Max	▲	=	45 900									
GTX	▲	-	56 200									
Touareg 3												
eHybrid 381 Elegance	▲	=	37 500	59 600								
R	▲	=	77 500	69 800								
Caddy 5												
1,5 TSI 114 "base"	▲	-		24 400	18 200	15 200						
1,5 TSI 116 "base" DSG	▲	-	25 900									
2,0 TDI 75 "base"	▲	-				11 400						
2,0 TDI 102 "base"	▲	=	25 200	22 700	17 800							
2,0 TDI 102 Life	▲	=				14 100						
2,0 TDI 122	▲	-		25 300								
2,0 TDI 122 Life DSG	▲	-	33 400	29 500								
2,0 TDI 122 Style DSG	▲	=			20 700							
VOLVO												
EX30												
Single Start	▲	=	31 200	28 100								
Single Extended Range Plus	▲	+	33 600	29 300								
Twin Performance Ultra	▲	+	39 900	35 900								
V40												
T2 Momentum	▲	=						9 000	8 200	7 400		
T3 R-Design	▲	=						11 300	9 100	8 100		
T5 R-Design Geartronic	▲	-							12 200	10 800		
D2 éco/D2 Momentum	▲	=						7 400	6 700	5 800		
D3 éco/D3 R-Design	▲	=								6 600		
D4 Inscription	▲	=							8 300	7 400		
V40 Cross Country												
T3 Pro/Signature Edition	▲	-						10 900	9 800	9 000		
T4 Pro AWD Geartronic	▲	-							11 600	10 300		
T5 Luxe AWD Geartronic	▲	-							13 800	12 300		
D2 Pro/Signature Edition	▲	=						8 200	7 500	6 600		
D3 Pro/Signature Edition	▲	=						8 600	8 100	6 900		
D4 Luxe	▲	=							9 000	8 300		
XC40 / EX40												
T2 Momentum Essentiel/Start	▲	-			23 500	16 000	14 700					
T3 "base"/Momentum	▲	-				17 100	15 600	13 300				
T4 R-Design Geartronic	▲	=						11 900				
T5 Momentum AWD Geartronic	▲	=						18 900	17 800			
B3 essence Momentum/Plus	▲	=	34 900	30 600	25 300	21 000						
B4 essence R-Design/Plus	▲	=	35 800		28 800	22 800	20 600					
B4 essence Ultimate/Ultra	▲	=	41 400	35 800								
Recharge T4 Inscription/Ultimate	▲	+			32 500	21 300	20 600					
Recharge T5 Inscription Luxe/Ultimate	▲	+		25 000	23 400	22 800	19 300					
D3 "base"/Momentum	▲	-				15 500	13 500	11 700				
D4 Momentum Geartronic	▲	=				15 500						
D4 Momentum AWD Geartronic	▲	=					16 300	14 900	13 100			
Recharge/Single 238 Essential	▲	=	34 500	30 300								
Recharge Start	▲	+			26 200							
Recharge/Single Extended Range 252 Plus	▲	+	38 500	34 500								
Recharge P8/Recharge Twin 408 R-Design/Pro/Plus AWD	▲	-		39 800	35 200	27 900	26 500					
Twin Performance Ultra	▲	-	45 700									
C40 / EC40												
Recharge Start	▲	+			28 900							
Recharge 238 Plus	▲	+	40 100	34 200								
Recharge Extended Range 252 Plus	▲	+	41 000	37 400								
Recharge First Edition/Recharge Twin 408 Ultimate	▲	+		43 800	39 900	31 300						
S60												
B3 essence Start	▲	-			26 100							
B4 essence R-Design/Plus Style Dark	▲	-	39 200	35 100	28 900	21 400						
Recharge T6 R-Design First Edition/R-Design/Plus Style Dark	▲	=			35 600	28 600	26 100	25 300				
Recharge T6 Ultimate Style Chrome	▲	=	47 200	41 700								
T8 Polestar Engineered	▲	=	50 700	44 700	39 900	30 500	28 900	26 600				
V60												
B3 essence Start	▲	=		34 000	27 100							
B3 essence R-Design	▲	=				21 200	19 900					
B4 essence Start	▲	=	37 000									
T4	▲	-					18 200	17 000				
Recharge T6 Plus/Plus Style Dark AWD	▲	=	50 700	45 000	37 900							
T8/Recharge T6 Inscription	▲	+				27 800	26 700	17 900				
Polestar Engineered	▲	=		52 400	45 300	36 100	31 400					
D3	▲	-					12 900	12 000	10 300			
D4 R-Design Geartronic	▲	=				18 400	17 100	15 500	13 400			
B4 Diesel Start	▲	=		36 400								
B4 Diesel Inscription Luxe	▲	=				21 000	19 600					
Cross Country B4 Diesel Pro	▲	=		41 200	28 900	26 400						
XC60 2												
T4 Momentum Geartronic	▲	=						18 400				
T5 R-Design Geartronic	▲	-						22 500	18 800	17 100		
T6 Inscription AWD Geartronic	▲	-							20 400	18 800		
B4 essence R-Design	▲	=				23 200	22 500					
B5 essence Inscription	▲	=				27 600	25 500					
Recharge T6 Start	▲	+	51 400	47 100	37 800							
Recharge T6 Inscription AWD	▲	+				29 000	27 400					
T8/Recharge T8 Inscription Luxe/Ultimate Style Chrome	▲	+	62 000	55 700	48 500	32 600	29 900	28 700	22 700	21 600		
Polestar Engineered	▲	=	65 000	56 500	45 100	32 700	32 200					
D4 Momentum	▲	=				19 600	17 200					
D4 R-Design AWD	▲	+						15 200	13 800	12 000		
D5 Inscription AWD Geartronic	▲	+						18 000	15 800	14 100		
B4 Diesel Start	▲	=		40 500	32 500							
B4 Diesel R-Design AWD	▲	+				20 900	19 600	18 000				
B5 Diesel Inscription Luxe/Ultimate Style Chrome AWD	▲	+			39 500	26 900	22 800	19 900				
V70												
2,0 D/D3 Momentum	▲	=									9 400	8 500
V90												
T4 Momentum Geartronic	▲	-					21 200	19 000	16 600			
B4 essence Momentum	▲	-				25 400	22 800					
T5 Momentum Geartronic	▲	-					24 300	22 300	18 900	15 700		
T6 Inscription AWD Geartronic	▲	-							21 900	18 900		
T8/Recharge T8 Inscription Luxe	▲	=				37 500	36 100	32 500	28 400	23 800		
D3 Momentum	▲	-					15 900	14 700	11 400	9 200		
D4 Inscription	▲	-					21 400	18 400	14 200	12 000		
B4 Diesel Momentum	▲	=				24 800	19 500					
D5 Inscription Luxe AWD Geartronic	▲	-					21 400	19 200	16 800	13 500		
B5 Diesel Inscription Luxe AWD Geartronic	▲	=				28 900	23 600					
V90 Cross Country												
T5 Geartronic	▲	-					30 900	24 700	21 700			
T6 Geartronic	▲	-					31 300	27 100	24 700	21 700		
D4 AWD	▲	-					20 200	18 600	14 000	11 800		
D5 Luxe Geartronic	▲	-					24 500	21 300	18 600	15 500		
XC90												
T8/Recharge T8/Hybride Rechargeable Momentum/Start	▲	=	65 600	59 000	54 800	35 400	32 700	30 400				
B5 Diesel Momentum/Start	▲	=			44 000	32 100	23 800	21 300				
B5 Diesel Ultimate Style Chrome	▲	=		60 000								
EX90												
Single Start	▲	-	69 600									
Twin Ultra	▲	=	88 100	53 900								
Twin Performance Ultra	▲	=	90 500	59 000								

L'indice de fiabilité Auto Plus ▲ : bon ◆ : moyen ▼ : mauvais

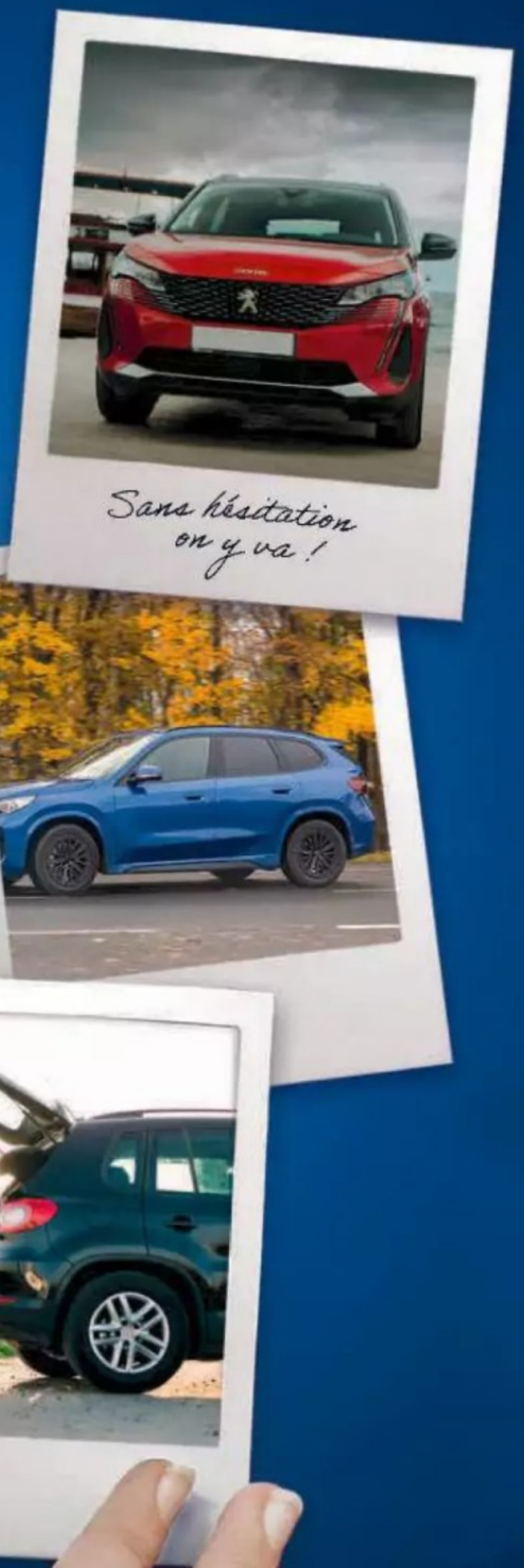
Retro+

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

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

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

Devis et souscription sur retro.fr



4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

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

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

05 65 100 100
www.retro.fr

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

NOTRE **GARANTIE À VIE** N'A PAS
FINI DE VOUS ACCOMPAGNER !

Back2car
la pièce auto recyclée