

Les Marques & Moteurs à Fuir vs Choisir

Le classement définitif pour acheter juste en 2026.
Ce que les vendeurs ne vous diront jamais.

Imaginez : vous venez d'acheter une voiture d'occasion. Elle brille, elle sent le propre, le compteur affiche 60 000 km. Trois mois plus tard, le moteur lâche. Facture : 6 000 euros. Le garagiste vous dit que c'était un moteur « connu pour casser ». Connue de qui ? De tout le monde... sauf de vous. Ce guide existe pour que ça ne vous arrive pas.

Nous avons croisé sept grandes études de fiabilité publiées entre 2024 et 2026 : ADAC Pannenstatistik (3,6 millions de dépannages en Allemagne), J.D. Power (34 175 propriétaires américains), Consumer Reports (380 000 véhicules), What Car? (32 493 propriétaires britanniques), TÜV Report (9,5 millions de contrôles techniques), UFC-Que Choisir / Euroconsumers (53 796 automobilistes, 10 pays), et Safety Gate, le système officiel de rappels de l'Union européenne.

Chaque chiffre de ce guide est recoupé avec au minimum deux sources indépendantes. Quand une donnée n'est pas confirmée par une source officielle, nous le disons clairement. Aucun lien commercial n'existe entre L'Heure de l'Auto et les marques ou ateliers cités.

Sommaire

01**Les marques à fuir absolument**

Stellantis, VW Group, Renault : les données parlent

02**Les moteurs maudits : PureTech**

Le moteur le plus problématique d'Europe

03**Les moteurs maudits : EcoBoost, TCe, TSI**

Les trois autres blocs à haut risque

04**Le cas Stellantis : la crise totale**

BlueHDi, Takata, PureTech : tempête parfaite 2025

05**Les marques à choisir**

7 études, 1 même conclusion : le Japon domine

06**Les moteurs indestructibles**

Les blocs qui dépassent 300 000 km, preuves à l'appui

07**Le TÜV Report 2026 décrypté**

9,5 millions d'inspections : qui passe, qui casse

08**Décrypter une fiche technique**

Les 10 signaux d'alerte avant d'acheter

09**Neuf vs occasion : le vrai calcul**

Pourquoi l'occasion bien choisie gagne toujours

10**Checklist achat d'occasion**

Les 15 vérifications indispensables

11**Sources et méthodologie**

Toutes les références de ce guide

Les marques à fuir absolument

Ce que 7 études indépendantes révèlent sur les marques les moins fiables

Quand vous achetez une voiture, vous achetez aussi la réputation du constructeur qui l'a fabriquée. C'est comme choisir un restaurant : si les inspections sanitaires le classent régulièrement en bas du tableau, peu importe que le plat du jour ait l'air appétissant. En automobile, les « inspections sanitaires », ce sont les études de fiabilité. Et certaines marques échouent systématiquement à tous les examens.

Stellantis : le plus gros problème du marché européen

Stellantis, c'est le méga-groupe qui possède Peugeot, Citroën, Opel, Fiat, DS, Alfa Romeo, Jeep et Chrysler. Si vous envisagez d'acheter l'une de ces marques, lisez attentivement ce qui suit. En 2025, les marques Stellantis totalisent à elles seules 95 campagnes de rappel enregistrées dans le système européen Safety Gate, soit environ 30 % de tous les rappels du continent. Pour donner un ordre de grandeur, Volkswagen Group (qui vend plus de voitures) n'en compte que 47 et Hyundai-Kia 38. Autrement dit, Stellantis rappelle deux fois plus de véhicules que ses concurrents directs.

Mais les rappels ne sont que la partie visible. L'ADAC, le plus grand club automobile d'Europe, dépanne 3,6 millions de véhicules par an en Allemagne. Dans son classement 2025, Fiat arrive dernier sur 32 marques évaluées. Dernier. Alfa Romeo est 31. DS Automobiles est 30. Chez Fiat, les chiffres sont éloquentes : 1 véhicule sur 8,7 tombe en panne entre 4 et 5 ans d'âge. C'est comme acheter une machine à laver dont vous savez qu'elle a une chance sur neuf de tomber en panne avant la fin de sa garantie.

Le classement britannique What Car? (32 493 propriétaires, 227 modèles) confirme : Fiat se situe en bas de tableau. L'enquête européenne UFC-Que Choisir (53 796 automobilistes, 10 pays) enfonce le clou. Les coûts d'entretien annuels le montrent concrètement : là où une Dacia coûte en moyenne 130 € par an et une Toyota 190 €, une voiture Stellantis peut facilement dépasser 350 €, sans compter le risque d'une facture de 4 000 à 8 000 € en cas de casse moteur sur un PureTech ou un BlueHDi.

Volkswagen Group : mieux qu'avant, mais l'électronique reste un piège

Volkswagen, Audi, Škoda, Seat et Cupra forment le groupe VW. La bonne nouvelle : la mécanique traditionnelle s'est améliorée. Dans le TÜV Report 2026, le VW T-Roc, le Golf Sportsvan et le Touareg figurent parmi les véhicules les plus fiables de leur catégorie. Mais la mauvaise nouvelle est ailleurs.

Le problème de VW en 2025, c'est l'électronique et l'infotainment. L'enquête What Car? révèle que le VW Tiguan affiche le taux de pannes le plus élevé de toute l'étude : 81 % des propriétaires rapportent un problème. Ce n'est pas le moteur qui lâche, ce sont les écrans qui plantent, le freinage qui fait des siennes, l'électronique qui déraille. Imaginez un ordinateur qui gère votre voiture et qui plante régulièrement : c'est exactement ce qui se passe. Sur l'ID.4 électrique, c'est pire : 36 % de pannes, et 67 % des véhicules touchés restent immobilisés plus d'une semaine. Si votre ID.4 tombe en panne, il y a deux chances sur trois que vous soyez à pied pendant plus de 7 jours.

Aux États-Unis, le constat est similaire. Le J.D. Power VDS 2025 (34 175 propriétaires de véhicules de 3 ans) classe Volkswagen comme la dernière marque grand public de son panel. La moyenne de l'industrie atteint 202 problèmes pour 100 véhicules, le pire niveau depuis 2009.

Renault : un héritage qui plombe le marché de l'occasion

Renault n'est pas dans la même situation de crise que Stellantis, mais son passé pèse lourd sur le marché de l'occasion. Le moteur 1.2 TCe (2012-2018), monté sur les Clio 4, Captur, Mégane, Kadjar et même les Dacia Duster, est un moteur à haut risque de casse. UFC-Que Choisir estime que jusqu'à 400 000 véhicules pourraient être touchés. Et Renault n'a jamais lancé de rappel officiel. Si vous trouvez une bonne affaire sur une Clio 4 essence de 2015 à petit prix, demandez-vous pourquoi elle est si peu chère.

Dans l'enquête Euroconsumers, Renault se situe au 28 rang sur 34 marques avec un indice de fiabilité de 85 %, quand Lexus atteint 96 %. Le TÜV Report 2026 montre que les Dacia et Renault âgés de 9 ans et plus figurent parmi les véhicules les moins fiables au contrôle technique allemand.

Une nuance importante pour être honnête

Un nombre élevé de rappels ne signifie pas forcément une mauvaise qualité mécanique. Mercedes et BMW apparaissent aussi en haut des listes de rappels, simplement parce qu'ils vendent beaucoup de voitures et rappellent de manière proactive. La vraie différence, c'est la nature des défauts. Chez Stellantis, les rappels portent sur des défauts moteur structurels : des moteurs qui cassent, des distributions qui lâchent, des incendies. Chez les constructeurs premium, les rappels portent plus souvent sur de l'électronique ou des composants secondaires, moins coûteux et moins dangereux.

Le 1.2 PureTech

Le moteur essence le plus problématique d'Europe — tout comprendre

Si vous ne devez retenir qu'une seule information de ce guide, c'est celle-ci : le moteur 1.2 PureTech de Stellantis est le moteur essence le plus signalé en atelier indépendant en France. Il équipe des millions de voitures. Il est partout. Et il a un problème de conception majeur.

Qu'est-ce que le PureTech, concrètement ?

Le PureTech, c'est un petit moteur de 1,2 litre à 3 cylindres fabriqué par Stellantis depuis 2012. Il existe en version atmosphérique (sans turbo, 82 ch) et en version turbo (de 100 à 155 ch). Son nom technique est EB2 ou EB2DT. Il a été monté sur une liste interminable de voitures : Peugeot 208, 2008, 308, 3008, 5008 — Citroën C3, C3 Aircross, C4, C5 Aircross, Berlingo — DS3, DS4, DS7 — Opel Corsa, Crossland, Mokka, Combo. Si vous conduisez une voiture française essence récente, il y a de bonnes chances qu'un PureTech se cache sous le capot.

Le problème : une courroie qui baigne dans l'huile

Pour comprendre le défaut principal du PureTech, imaginez une corde à linge en caoutchouc qu'on ferait tremper dans de l'huile de friture pendant des années. Au bout d'un moment, le caoutchouc se ramollit, se désagrège, et des petits morceaux tombent dans la casserole. C'est exactement ce qui se passe dans le PureTech. La courroie de distribution — la pièce qui synchronise les éléments mobiles du moteur — baigne dans l'huile. Avec le temps, elle s'effrite. Les morceaux de caoutchouc bouchent une petite grille appelée « crépine » qui filtre l'huile. Quand la crépine est bouchée, l'huile ne circule plus. Et un moteur sans huile, c'est comme un corps sans sang : il meurt en quelques minutes.

Ce défaut touche principalement les versions produites avant mi-2022. Après cette date, Stellantis a remplacé la courroie humide par une chaîne de distribution, qui ne présente pas ce problème. Mais il reste des millions de véhicules en circulation avec l'ancien système.

Les autres défauts documentés

La courroie n'est pas le seul souci. Le PureTech souffre aussi d'une consommation d'huile anormale dès 40 000-60 000 km. En clair, votre moteur « boit » son huile au lieu de la faire circuler. Certains propriétaires rapportent jusqu'à 1 litre d'huile à rajouter tous les 3 000 km. C'est un peu comme une voiture qui perdrait un pneu tous les 500 km : ça finit par coûter cher et ça signale un problème grave.

S'ajoutent un problème de joint de culasse (la pièce qui assure l'étanchéité entre le haut et le bas du moteur), un défaut de vis de pignon d'arbre à cames (corrigé en février 2024), et sur les versions 82 ch de 2022-2024, un défaut de buse de refroidissement pouvant provoquer un risque d'incendie. 68 200 véhicules ont été rappelés en France pour ce seul défaut.

Les chiffres officiels

237 992 véhicules rappelés en 2025 pour fuite d'essence. 68 200 véhicules rappelés pour défaut de buse. Plus d'un million de véhicules concernés en Europe par l'ensemble des problèmes PureTech. L'association « Victimes du PureTech » regroupe 24 000 membres sur Facebook. Suite à 425 signalements formels, le ministère des Transports (SSMVM) a ouvert une enquête officielle en juin 2025.