

AVRIL-MAI-JUIN 2018

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

AUDI PRÉPARE SA REVANCHE

**Le futur Q3
face à ses
concurrents**



MERCEDES GLA II



RANGE ROVER EVOQUE II



AUDI Q3 II

SUPER ESSAI

DS 7 CROSSBACK ODE AU CONFORT

FACE-À-FACEVOLVO XC40 BMW X1
LE SUÉDOIS MEILLEUR QUE LA RÉFÉRENCE ?**LES SURPRISES DU
SALON DE GENÈVE**

JAGUAR I-PACE

PORSCHE
CROSS
TURISMORANGE ROVER
COUPE**ESSAI**PEUGEOT 3008
QUE VAUT LE NOUVEAU HDI 130 CH ?**GUIDE
D'ACHAT**

95 SUV ÉVALUÉS

- les verdicts • les prix
- les équipements • les options

BEL : 6,30€ - ESP : 6,50€ - GR : 6,50€ - DOM S : 6,60€ - ITA : 6,50€ - LUX : 6,30€ - PORT CONT : 6,50€ -
CAN : 6,95€ - SCAN : 7,00€ - TOM S : 10,50€ - CH : 10,50€ - TUN : 12,00€

M 06318 - 84 - F: 5,95 € - RD





NOUVELLE BMW X2.

Consommations en cycle mixte selon motorisations de la Nouvelle BMW X2 : 4,5 à 6,2 l/100 km. CO₂ : 118 à 142 g/km selon la norme NEDC et NEDC corrélée. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

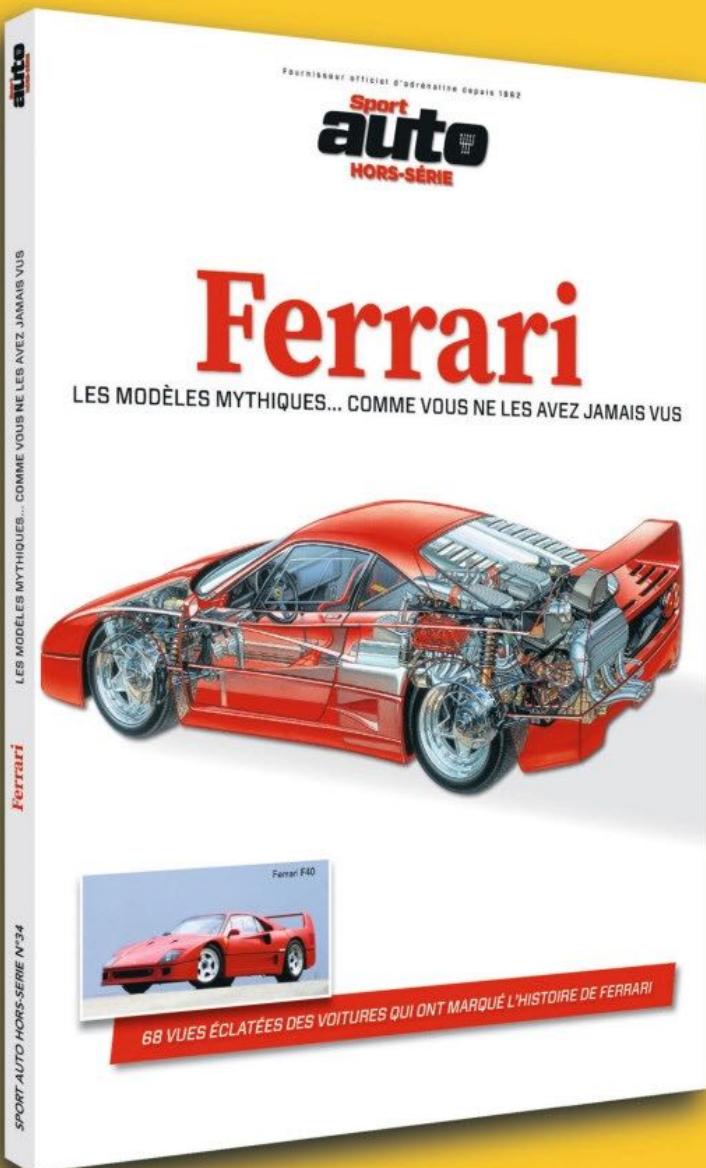
L'AUDACE POUR
SEULEMENT



Le plaisir
de conduire

Ferrari

LES MODÈLES MYTHIQUES... COMME VOUS NE LES AVEZ JAMAIS VUS



**EN VENTE
ACTUELLEMENT**

Découvrez un hors-série unique et passionnant sur la légende **Ferrari** à travers des **vues éclatées** des modèles les plus **iconiques** du cheval cabré. Guidé par des minutieux **dessins en transparence**, tous les secrets des **voitures de sport** et de grand tourisme, des prototypes et monoplaces de F1 vous sont révélés. Un vrai retour sur l'histoire de l'automobile **haut de gamme**.



L'ÉLECTRIQUE PASSE (ENFIN) AU SUV!



L'année 2018 restera comme celle de l'arrivée de la propulsion électrique dans le segment des SUV. Si Tesla a bien sûr pris tout le monde de court avec son Model X, il ne sera bientôt plus seul sur le marché. Et l'offre sera enfin mieux adaptée aux besoins européens qu'un SUV américain long de 5 mètres...

Ils sont trois à être arrivés en tête de la course contre la montre lancée il y a maintenant quelques années : Jaguar avec le I-Pace, Audi avec l'e-tron quattro et Hyundai avec le Kona. Qu'Audi fasse partie du trio de tête, compte tenu de la force de frappe du groupe VW, ce n'est pas une réelle surprise. Jaguar, en revanche, a fait preuve d'une réactivité confondante quand on se souvient où en était la marque il y a une dizaine d'années (cf. p.20). Hyundai prouve pour sa part qu'il ne doit plus être considéré comme un (excellent) suiveur et qu'il a désormais les moyens de jouer les précurseurs.

Outre pour leur disponibilité prochaine, ces SUV électriques donnent toutes les raisons de se réjouir car ils n'ont visiblement pas oublié que le mode de propulsion ne fait pas tout :

pour convaincre à grande échelle, il faut aussi savoir séduire. Opter pour un SUV électrique ne sera donc pas synonyme de renoncement à une esthétique valorisante, le e-tron, le i-Pace et le Kona sont là pour le prouver.

Comme tous les pionniers, ils ne sont pas parfaits. Leur tarif n'a rien de concurrentiel, leur autonomie est encore limitée et ils n'apportent aucune révolution en termes de temps de charge. Mais ils ont le mérite d'exister et c'est bien ça le plus important. Car pour que les prix baissent de manière sensible et que les batteries progressent (autonomie et temps de charge), il faut que les véhicules électriques fassent du volume, à l'échelon mondial. Or, aujourd'hui, seule la catégorie des SUV présente des perspectives d'évolution d'une ampleur suffisante. Le succès de l'électrique passe ainsi forcément par le succès du SUV électrique. C'est ce que l'on appelle l'ironie de l'histoire quand on se souvient que les SUV ont longtemps eu l'image de véhicules peu respectueux de l'environnement...

La rédaction

sommaire

En page 71

choisissez votre
abonnement



Votre prochain numéro sera en kiosque le 14 juin 2018

en couverture

DOSSIER AUDI Q3

- 8** Audi Q3 II
- 12** Mercedes GLA II
- 14** Range Rover Evoque II

actualités

- 18** Lexus UX

nouveautés

SALON DE GENÈVE

- 20** Jaguar I-Pace
- 24** BMW X4 II
- 26** Porsche Mission E Cross Turismo
- 27** Range Rover SV Coupé
- 28** Mercedes Classe G II

essais

- 30** BMW X2 20d 190 ch
- 48** Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 150 ch
- 66** Peugeot 3008 BlueHDi 130 ch
- 72** Alfa Romeo Quadrifoglio 510 ch
- 88** Volkswagen Tiguan Allspace TDI 150 ch
- 94** Renault Koleos dCi 130 ch

super essais

- 36** DS 7 Crossback BlueHDi 180 ch
- 76** Range Rover Velar D 240 ch

face-à-face

- 54** Volvo XC40 D4 190 ch /
BMW X1 20d 190 ch

évasion

- 100** Virée chic en Inde du sud

tourisme

- 108** La Haute-Loire

guide d'achat

- 118** Fiche occasion
Audi Q3
- 120** Le guide d'achat
- 153** Les petites annonces classées



L'Audi Q3 prépare

DANS LA GAMME DES SUV AUDI, LE Q3 EST DÉSORMAIS LE MODÈLE LE PLUS ANCIEN. L'HEURE DU RENOUVELLEMENT APPROCHE POUR CELUI QUI S'EST FAIT DISTANCER PAR LE BMW X1, LE MERCEDES GLA ET MÊME SON PETIT FRÈRE LE FRINGANT Q2. LA MARQUE AUX ANNEAUX PRÉPARE SON RETOUR AVEC APPLICATION CAR SES FUTURS CONCURRENTS QUE SONT LES MERCEDES GLA II ET L'EVOQUE II SERONT SANS PITIÉ.

- Audi Q3 II p.8
- Mercedes GLA II p.12
- Range Rover Evoque II p.14
- Les rivaux actuels p.16



sa revanche



GÉNÉREUX
Basé sur une nouvelle plateforme, le futur SUV compact d'Audi proposera deux types d'hybridation et une palette de motorisations allant jusqu'à 400 ch !

RENTRER DANS LE RANG

Le futur Q3 abandonnera son hayon autoclave (avec les feux solidaires) pour une solution classique moins chère et identique à ses cousins du groupe VW.



Une fois n'est pas coutume, dans le segment des SUV compacts, Audi n'est pas la marque la mieux traitée du groupe VW. Ainsi, Volkswagen, Skoda et Seat ont soit renouvelé (pour le Tiguan) soit lancé (pour les Kodiaq et Ateca) leur modèle compact. Tous sont passés devant Audi qui voit son Q3 peiner de plus en plus face à la concurrence, dépassé en termes de prestations routières bien sûr mais surtout de dotation technologique. Lancé en 2011, le plus petit SUV Audi – avant l'arrivée du Q2 fin 2016 – a connu une belle carrière mais il est temps pour lui de préparer sa sortie. Son remplaçant sera présenté en fin d'année pour une commercialisation début 2019.

En fin de développement

L'Audi Q3 seconde génération est entré dans sa phase définitive de tests qui, souvent, se confond avec le début du plan de communication. Nos photographes espions ont ainsi pu

immortaliser les premiers exemplaires, lourdement camouflés, que le constructeur a fait rouler à dessein. Des clichés qui donnent déjà quelques informations sur le petit nouveau. La calandre est toujours aussi imposante puisqu'elle occupe toute la hauteur de la face avant. Mais elle accentue son traitement en relief en dessinant un angle à la hauteur du logo: verticale en dessous, elle est en biais au dessus, adoucissant la jonction avec le capot moteur. Concernant les phares, dont le dessin évoque ceux de la nouvelle A6, deux options sont envisageables: soit ils joignent la calandre comme sur les Q5 et Q7 ; soit ils en sont séparés par un pan de carrosserie, comme sur le Q2. L'arrière livre également une information d'importance. Le Q3 abandonne son hayon autoclave (dont les feux sont solidaires) pour une solution classique, synonyme de réduction des coûts pour Audi.

Ce Q3 deuxième du nom reposera sur la même plateforme (MQB) que ses cousins du groupe. Cela signifie qu'il devrait



ILLUSTRATION : BERND REICHEL

gagner en gabarit tout en faisant baisser son poids. Court dans la catégorie avec 4,39 m, il devrait s'allonger de 4 à 5 cm pour avoisiner les 4,45 m de long. L'objectif est aussi pour Audi d'améliorer le rapport encombrement/habitabilité de son Q3 pour rivaliser avec un BMW X1 qui endosse parfaitement le rôle de SUV familial. Le traitement de la planche de bord fera la part belle au digital. Mercedes a donné le "la" avec la présentation de la nouvelle Classe A équipée d'une immense dalle de verre regroupant les écrans des compteurs et du multimédia (jusqu'à 10,25" chacun).

Une large offre moteur

Le futur GLA devrait aussi en profiter, charge au Q3 de faire passer, lui aussi, l'ensemble des informations par le digital et ses principales commandes par le tactile.

Le Q3 actuel s'est toujours distingué en offrant une impressionnante palette de motorisations (3 essence, 3 diesels et une

version RS). La prochaine mouture fera de même. Elle recevra ainsi les 4 cylindres essence 1.5 TFSI Evo en versions 130 et 150 ch (en lieu et place du 1.4 TFSI) ainsi que le nouveau diesel 1.5 TDI, en plusieurs niveaux de puissance, prenant la relève du 1.6 TDI. Une version hybride rechargeable, dérivée du système équipant la Golf (1.4 TSI 150 ch et moteur électrique de 102 ch), viendra renforcer cette offre ainsi qu'une hybridation légère, reposant sur un alterno-démarreur 48 V alimenté par une petite batterie. Un système moins performant (en puissance comme en émissions) que l'hybride rechargeable mais qui a le double avantage d'être moins cher et moins lourd. Enfin, le Q3 n'oubliera pas les amateurs de sport, le SUV compact ayant été le premier de la famille Q à recevoir le badge RS. Il se déclinera en deux versions équipées du 5 cylindres, une S de 340 ch et une RS de 400 ch. Mais il faudra être patient car elles arriveront bien après le renouvellement du Q3, prévu lui pour début 2019. ■

L'ACTUEL Q3 (2011-2018)



Le Q3 a décliné sur le segment inférieur les recettes du Q5, avec cependant un rapport encombrement/habitabilité moins favorable. Il a toujours séduit par sa qualité de finition (cf. fiche occasion p.118) et la richesse de sa gamme de motorisations. C'est le premier membre de la famille SUV à avoir reçu le mythique badge RS (5 cylindres de 367 ch).

Le Q3 II face au Mercedes GLA II

Jeune et dynamique

COMMERCIALISATION : FIN 2019
PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 31 000 €



SUV LIGHT
La nouvelle génération de GLA ne jouera pas les gros bras, laissant ce rôle au GLB. Il peaufinera son habitabilité et son confort de suspension. Côté technologies, il devrait fixer la barre haut.

Contrairement à l'Audi Q3 et au Range Evoque, le Mercedes GLA a, dès le début, préféré jouer la carte du SUV "léger". Entendez par là qu'il se définit plus comme une version surélevée de la Classe A que comme un véritable SUV. Un peu comme le X1 jouait, à ses débuts, sur la confusion break polyvalent/SUV. Dans un cas comme dans l'autre, cela n'a pas empêché ces modèles de connaître le succès. Le GLA a même souvent été présenté comme la meilleure des Classe A grâce à son confort supérieur. La future génération du SUV Mercedes se posera comme une rivale de taille pour le Q3 II : c'est l'alternative qui s'offre à celui qui se détourne de la star du marché, le BMW X1. Depuis la présentation de la nouvelle Classe A début 2018, imaginer la prochaine génération de GLA est nettement plus aisément. Le style sera assagi par rapport à ce que l'on connaît

aujourd'hui. Les feux travaillés céderont leur place à des optiques plus sobres, renforçant l'aspect statuaire du modèle. La calandre reprendra une forme à trois pans dans sa partie haute et un arrondi dans sa partie basse. D'épaisses baguettes de calandre viendront renforcer l'identité SUV. Les flancs et la poupe, moins travaillés, suivront la même tendance d'une recherche de sobriété.

Révolution intérieure

Le principal changement s'opérera à l'intérieur. Le GLA adoptera en effet l'aménagement de la planche de bord de la Classe A qu'elle-même a "emprunté" à... la Classe S ! Il se distingue par une dalle de verre qui fait la liaison entre l'écran des compteurs digitaux et celui du système multimédia (cf. encadré). L'effet est vraiment saisissant et le

L'ÈRE DIGITALE

Dévoilée en ce début d'année, la nouvelle Classe A a surpris par l'aménagement de sa planche de bord. Les compteurs digitaux et l'écran multimédia sont réunis sous une seule et même dalle de verre. En fonction du niveau de finition, les écrans adoptent des tailles différentes: en entrée de gamme ils font tous les deux 7", en milieu de gamme les compteurs font 7" et le multimédia 10,25" et en haut de gamme, ils mesurent tous les deux 10,25". Le GLA II profitera de cet aménagement.



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

futur Q3 a tout intérêt à se monter innovant à ce chapitre s'il veut rivaliser avec le GLA II. Si la plateforme ne change pas, les dimensions gagneront quelques centimètres. De quoi améliorer l'aisance aux places arrière et faire progresser la capacité de coffre, deux chapitres qui sont, dans le GLA actuel, en retrait par rapport à la moyenne de la catégorie. Mais la seconde génération n'ira pas au-delà de 4,45 m pour laisser de la place à son futur grand frère, le GLB, attendu plus tard en 2019.

En termes de motorisations, le GLA deuxième du nom devrait calquer son offre sur ce que fait la nouvelle Classe A et rouler Français! Dans le cadre d'un partenariat, c'est Renault qui se charge de fournir les 4 cylindres 1.4 essence (163 ch, doté de la désactivation de la moitié des cylindres) et 1.5 diesel (116 ch) à la citadine. Ce qui est sûr, c'est que le SUV

ne s'en tiendra pas là, lui qui propose aujourd'hui 7 niveaux de puissance. Mercedes pourrait être tenté de glisser sous le capot son nouveau moteur modulaire. Ce dernier part d'une base cylindrique unique (487,5 cm³) pour se décliner ensuite en 4 cylindres, 6 cylindres (en ligne) et peut-être à l'avenir 3 cylindres, que ce soit en essence ou en diesel. L'idée est de limiter le nombre de pièces spécifiques d'une version à l'autre et de multiplier les modèles équipés de ce bloc pour réaliser des économies. Une version AMG d'au moins 400 ch est également prévue mais cette puissance sera obtenue d'une chaîne cinématique hybride. On peut parier sur un 4 cylindres turbo de 380 ch aidé d'un alterno-démarreur d'environ 15 kW (20 ch). Pour compléter une gamme qui s'annonce très large, le GLA sera aussi disponible en une version hybride rechargeable. ■

Le Q3 II face au Range Rover Evoque II

Nouvelle collection

**COMMERCIALISATION : MI-2019
PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 32 000 €**



LE PHYSIQUE DE L'EMPLOI

L'Evoque continuera à jouer à fond la carte de l'achat coup de cœur. Il espère faire oublier ainsi sa plateforme vieillissante et son offre moteur moins pointue que la concurrence.

Le Range Rover Sport a certes posé les fondations de l'émancipation de la marque mais c'est l'Evoque qui est le véritable artisan du succès et du changement de dimension de Land Rover. Depuis l'arrivée sur le marché de ce véritable concept car en vente libre, il s'est écoulé en moyenne à 100 000 unités par an! Pour un constructeur spécialisé dans les 4x4, c'est ce qui s'appelle un carton... D'autant que l'Evoque, badgé Range Rover et non Land Rover, a réussi à séduire une clientèle premium cherchant une alternative plus originale aux propositions germaniques. Sa seconde génération est en fin de développement et son arrivée est attendue mi-2019, soit dans un timing similaire à celui du Q3. Avec l'Evoque, Range Rover a compris que le style pouvait primer sur d'autres aspects plus pragmatiques, en tout cas aux yeux de la clientèle visée. Le futur Evoque s'inscrira donc

dans cette lignée avec un style réalisant un habile mélange entre son identité actuelle et la face avant découverte sur le Velar. Par rapport à aujourd'hui, les lignes se font moins saillantes, les angles moins obtus. L'ensemble donne l'impression d'un galet poli par l'eau. La face avant reste fidèle à un traitement à l'horizontal avec une calandre aux dimensions mesurées et située dans la partie haute de la proue. Les feux s'étirent sur les flancs pour faire la jonction avec le capot moteur et donner naissance à une nervure qui court sur tout le flanc, jusqu'aux optiques arrière. Une prise d'air latérale souligne l'aspect dynamique. Marque de fabrique de l'Evoque, la ceinture de caisse et la ligne de toit suivront des directions inverses. Mais la pente dessinée par le pavillon de toit sera moins prononcée que sur la version actuelle. Car un des enjeux de cette nouvelle génération et d'améliorer son accueil à bord.

« NOUS COMMENÇONS PAR MODELER LA FORME GÉNÉRALE ET LES PROPORTIONS D'UN FUTUR MODÈLE. PUIS NOUS DONNONS NOTRE CAHIER DES CHARGES AUX INGÉNIEURS. C'EST L'INVERSE DE L'APPROCHE TRADITIONNELLE. »

Gerry McGovern,
responsable du design Range Rover



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

L'Evoque n'ayant jamais été un champion de l'habitabilité, le nouveau venu ne devrait donc pas avoir de mal à faire mieux. De là à dépasser le futur Q3, c'est une autre histoire. L'autre question que l'on est en droit de se poser concerne l'aménagement de la planche de bord.

Pas d'hybridation en vue

Le Velar est passé au tout tactile, la console centrale étant remplacée par un écran digital. Si l'Evoque n'ira peut-être pas aussi loin, il devrait miser sur la généralisation du digital, solution technique propre à ménager dans l'habitacle une ambiance innovante, en rapport avec le style extérieur. Dans ce cas, il pourrait prendre l'avantage sur le Q3. Promis comme séduisant à l'extérieur et à l'intérieur, c'est peut-être au chapitre technique que réside le talon d'Achille de l'Evoque.

Basé sur la plateforme de la Ford Focus de... 2004, il marque déjà le pas sur la concurrence en termes d'agrément. Or le nouveau venu ne devrait pas changer de châssis. Il serait logé à la même enseigne que son cousin le Jaguar E-Pace. Lequel en pâtit, en particulier au chapitre du poids. Autre conséquence : cette plateforme n'est pas prévue pour recevoir une quelconque forme d'électrification. Le Q3 et ses deux types d'hybridation annoncés garderait une longueur d'avance. Il faudra donc se contenter des motorisations 4 cylindres traditionnelles maison. Baptisées Ingenium, elles se déclinent en diesel (150, 180 et 240 ch) et en essence (250 et 300 ch) et seront couplées à une boîte automatique à 8 rapports. La boîte mécanique sera disponible sur les deux diesels les moins puissants et une version deux roues motrices sur le 2.0 180 ch permettra de faire baisser le prix d'attaque. ■

Le Q3 II face à ses concurrents actuels

BMW X1 L'incontournable

PRIX : DE 32 350 € À 45 950 €

Le BMW X1 (cf. p.54) est sans aucun doute le rival à abattre pour le futur Q3. Renouvelé en 2015, il est passé de la propulsion à une architecture de traction, sans détériorer son judicieux compromis comportement/confort. Long de 4,44 m, il offre un habitacle accueillant lui permettant de jouer sans mal les familiales. L'aménagement intérieur profite d'une belle qualité de finition et d'une ergonomie soignée. La dotation technologique ne souffre d'aucun manque mais la présentation ne fait pas très high-tech. Son offre moteur est pour le moment traditionnelle (4 diesels de 116, 150, 190 et 231 ch ; 3 essence de 140, 192 et 231 ch) mais une version hybride (qui existe déjà en Chine), devrait arriver d'ici la fin de l'année. BMW pourrait aussi être tenté de dériver une vraie version sportive pour contrer le RS Q3 II. À moins qu'il ne laisse le nouveau X2 (cf. p.30) s'en charger.



Volvo XC40 L'alternative

PRIX : DE 30 850 € À 45 650 €

Basé sur une toute nouvelle plateforme, le XC40 (cf. p.54) de 4,43 m reprend les arguments de ses grands frères avec un contenu technologique axé sur la sécurité et un tempérament routier tourné vers le confort. Lourd par rapport à ses rivaux, il ne peut en revanche pas lutter sur les chapitres de l'agilité, des performances ou de la consommation. Mais il peut faire valoir une ambiance typiquement suédoise, une présentation soignée et un habitacle accueillant bien qu'il fasse l'impasse sur la banquette coulissante par exemple. Deux diesels (150 et 190 ch) et trois essence (156, 190 et 247 ch) sont pour le moment proposés. Si le XC40 n'ira pas sur le terrain de la sportivité, il proposera une déclinaison hybride rechargeable cette année et 100 % électrique l'année prochaine.

Jaguar E-Pace L'outsider

PRIX : DE 35 700 € À 53 750 €

Acteur récent du marché des SUV, Jaguar décline son offre vers le bas avec le E-Pace (4,40 m). Politique de groupe oblige, ce dernier est un proche cousin du Range Evoque avec lequel il partage sa plateforme. SUV mais aussi Jaguar, le F-Pace revendique un tempérament routier sportif qui est obtenu, comme nous l'avons constaté lors de notre première prise en mains (cf. AJE&4x4 n°83), au détriment du confort de suspension. Le dessin de la planche de bord est beaucoup plus proche de celui de la sportive F-Type que de son grand frère le F-Pace. La finition flatte l'œil dans son ensemble mais quelques détails ne sont pas en rapport du prix demandé. La dotation technologique rivalise avec ce que proposent les Allemands, les prix sont d'ailleurs équivalents. Trois diesels (150, 180 et 240 ch) et deux essence (250 et 300 ch) animent pour le moment le SUV Jaguar. Le constructeur pourrait décliner une version S (380 ch) comme sur le F-Pace mais aucune hybridation n'est prévue, faute de plateforme adaptée.



CONCLUSION GÉNÉRALE

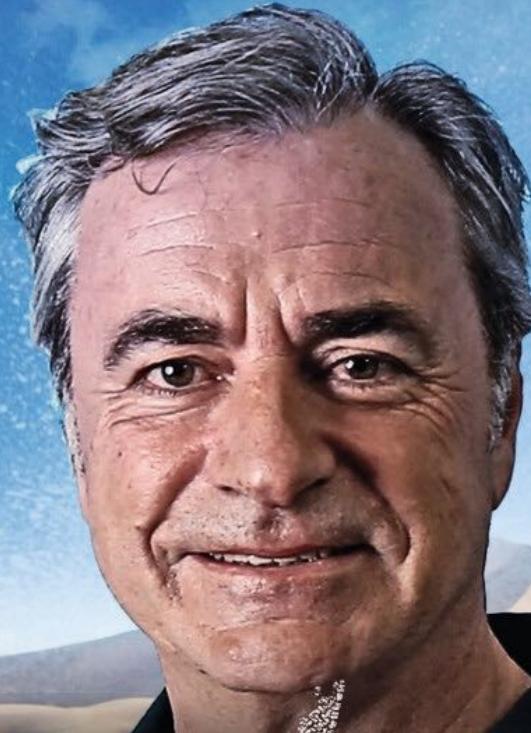
LE Q3 II ATTENDU AU TOURNANT...

Le nouveau Q3 va débarquer en terrain miné. Aucun de ses concurrents n'est prêt à lui faire de cadeau et s'il veut dominer la catégorie, il lui faudra être bon partout. Car chacun de ses rivaux a son point fort : le GLA II son habitacle high-tech, les Evoque et E-Pace leur style, le X1 son comportement routier et le XC40 son confort. Un sacré défi pour le futur SUV Audi.



BFGoodrich
Tires

FOURNISSEUR OFFICIEL



TEAM UP WITH BFGoodrich® Tires FOR VICTORY



* Faites équipe avec BFGoodrich® pour la victoire.

ARE YOU DRIVER ENOUGH?**

BFGOODRICH® REMPORTE UNE 14ÈME VICTOIRE AU DAKAR AUX CÔTÉS DE CARLOS SAINZ ET LUCAS CRUZ
DE LA TEAM PEUGEOT TOTAL AVEC LES NOUVEAUX PNEUS BFGOODRICH® ALL TERRAIN T/A KDR2+.

RESTEZ CONNECTÉ SUR BFGoodrich.com

#DriverEnough

[f](#) @BFGoodrichTires

[i](#) @bfgoodriceurope

[t](#) @BFGoodrichEU

BFGoodrich
Tires

ACÉRÉ

Lexus décline son style acéré sur un SUV compact. Le UX innove aussi côté châssis et motorisation hybride.

ASSAUT
Le style guerrier du UX lui permettra de se distinguer de ses rivaux premium. Sa motorisation hybride aussi.



TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2017



LE 3008 SUPER STAR

Le 3008 finit l'année comme il l'a commencée, sur les chapeaux de roues. Avec 75 000 unités, jamais un SUV ne s'était si bien vendu. Et son grand frère, le 5008, se hisse à la 8^e place ! Le Captur reprend de justesse la deuxième marche du podium au 2008. Le nouveau Tiguan menace désormais le Qashqai alors que Toyota semble, avec le C-HR, enfin avoir trouvé la vraie relève du RAV4.

	DE JANVIER À DÉCEMBRE		ÉCART 2017/2016 (%)
	Volume 2017	Volume 2016	
Peugeot 3008 II	74 297	38 567	+ 92,6
Renault Captur	68 773	70 769	- 2,8
Peugeot 2008	67 979	65 986	+ 3
Dacia Duster	37 042	36 428	+ 1,7
Renault Kadjar	31 522	38 145	- 17,4
Nissan Qashqai II	26 570	24 520	+ 8,4
VW Tiguan II	25 286	19 446	+ 30
Peugeot 5008 II	18 972	-	-
Opel Mokka	17 292	17 479	- 1,1
Toyota C-HR	16 357	-	-

2600

C'EST, EN EUROS, LE MONTANT MOYEN DE LA PRIME QUE TOUCHERONT LES SALARIÉS DE PSA. SUITE AUX RÉSULTATS HISTORIQUES DU GROUPE FRANÇAIS, CARLOS TAVARES A ANNONcé LE VERSEMENT D'UNE PRIME D'INTÉRÉSSEMENT DE 2 400 EUROS MINIMUM. UNE PRATIQUE COURANTE DANS L'INDUSTRIE ALLEMANDE QUE L'ON SE RÉJOUIT DE VOIR APPLIQUÉE EN FRANCE.

EN COULISSE... EN COULISSE...

Fiat travaille sur le restylage de la 500X. Présenté en 2014, le SUV dérivé de la sympathique citadine recevra de petites retouches esthétiques (feux et boucliers) et une mise à jour des équipements de confort et de sécurité.

Jeep va rattraper son retard en matière de pick-up grâce à l'arrivée du Scrambler d'ici la fin de l'année. Étroitement dérivé de la mythique Wrangler, cet utilitaire porté sur les loisirs offrira la possibilité de déposer le toit.

Mercedes a entamé le renouvellement de la famille Classe A. Après la citadine et ses dérivés berline, break ou monospace, arriveront le nouveau GLA fin 2019 et l'inédit GLB en 2020. Lequel jouera le rôle de SUV familial (7 places).



UNIQUE
Une seule motorisation, un 2.0 essence marié à un moteur électrique pour 178 ch au total.

La marque premium de Toyota complète sa gamme de SUV avec le petit UX. Long de 4,49 m (soit le gabarit d'un BMW X1), il cache deux nouveautés de taille. Une nouvelle plateforme, dotée d'un centre de gravité bas, et une chaîne hybride inédite. Baptisée 250h, elle combine un 4 cylindres essence et un moteur électrique entraînant les roues avant, le tout développant 178 ch. La transmission intégrale, via l'ajout d'un second moteur sur l'essieu arrière, est aussi disponible. Reste à savoir si l'agrément de conduite hors agglomération sera au rendez-vous... Lexus affirme avoir travaillé en ce sens mais la reconduction, en l'état, de la boîte CVT laisse planer le doute. Le UX ne lésine pas sur les équipements avec, entre autres, un système de repérage nocturne des piétons. Les prix devraient débuter autour de 35 000 €. Commercialisation au printemps.



MODERNE
Le style est moderne et Lexus promet des matériaux de qualité.

HONDA CR-V

IMPORTÉ



Si le nouveau CR-V peut paraître inédit aux yeux des Européens, il roule déjà depuis un an de l'autre côté de l'Atlantique. Comme son prédecesseur, il ne fait pas de vague sur le plan esthétique mais préfère se concentrer sur sa qualité d'accueil. Cela passe par une nouvelle planche de bord et un habitacle toujours aussi spacieux. Il sera d'ailleurs possible d'opter, en option, pour deux sièges supplémentaires dans le coffre. Sous le capot, pas de diesel mais une offre hybride (2.0 essence + 2 moteurs électriques) ou essence (1.5 VTEC). Commercialisation en octobre.

EN COULISSE... EN COULISSE...

Renault prépare un restylage pour le Kadjar. Outre les retouches extérieures, le SUV accueillera un contenu technologique remis à jour et de nouveaux moteurs (1.3 TCe 140 et 160 ch; 1.5 dCi 110 ch et 1.7 dCi 150 ch).

Toyota n'a aucune intention d'abandonner le RAV4 malgré le succès du CH-R. Il prépare en effet la relève de son ex-SUV star pour 2019. Le nouveau venu reprendra le châssis du C-HR et préférera l'hybride au diesel.

SKODA VISION X

Jamais deux sans trois

A près le Kodiaq (4,70 m) et le Karoq (4,38 m), le concept Skoda Vision X annonce le plus petit modèle de la famille (environ 4,25 m), chargé de rivaliser avec le trio français des Peugeot 2008/Renault Captur/Citroën C3 Aircross. Lui-même cousin des Seat Arona et du futur VW T-Roc, il reposera sur le châssis de la Polo. Ce futur SUV incarnera le nouveau style de Skoda, plus engagé, moins consensuel que ce que l'on connaît aujourd'hui. Même changement de ton à l'intérieur avec une planche de bord nettement moins massive que ce que propose un Karoq. Le Skoda partagera ses moteurs avec l'Arona et le T-Roc. Une version hybride combinera le 1.5 TSI 130 ch (essence ou gaz naturel) à une partie électrique composée d'un altemo-démarreur à l'avant et d'un moteur électrique à l'arrière, assurant la transmission intégrale. Une version prévue pour 2020, soit un an après le lancement du petit SUV Skoda... dont le nom officiel n'a pas encore été annoncé.



JEEP GRAND CHEROKEE

Jour de tonnerre

L'actualité de Jeep au Salon de Genève était particulièrement riche. Aux côtés d'un Cherokee restylé était présentée la toute nouvelle génération de Wrangler. Le franchisseur mythique de la marque fait peau neuve sans que cela se voie à l'extérieur. Le style intemporel est préservé mais l'habitacle propose un accueil et des équipements aux standards actuels. Côté moteurs, on retrouve le 3.6 V6 284 ch mais on découvre aussi un 4 cylindres 2.0 turbo de 270 ch avec micro-hybridation et un 3.0 V6 diesel de 260 ch. L'autre surprise réservée par le constructeur était la présentation du 4x4 le plus puissant du marché : le Grand Cherokee Trackhawk. Et il est du genre généreux avec son V8 6.2 gavé par un compresseur et développant 700 ch et 868 Nm ! De quoi abattre le 0 à 100 km/h en 3,7 secondes. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, cette version sera vendue en Europe.



Volkswagen a confirmé la mise en production future d'une version cabriolet du T-Roc. Ce ne sera que le deuxième SUV de ce type sur le marché après le Range Rover Evoque. Il n'est pas attendu avant 2020.

Jaguar I-Pace

Premier arrivé...

LE TROISIÈME SUV DE JAGUAR EST 100 % ÉLECTRIQUE. C'EST AUSSI LE PREMIER MODÈLE ZÉRO ÉMISSION DANS LE SEGMENT DES FAMILIAUX. UN SÉVÈRE PIED DE NEZ AUX ALLEMANDS.

On attendait les Allemands aux avant-postes de l'offensive électrique dans les SUV. Eh bien c'est raté. C'est un américain, Tesla, qui a ouvert le bal avec le Model X (5 m), suivi aujourd'hui par Hyundai dans les compacts, avec le Kona (4,18 m), et Jaguar avec le I-Pace (4,68 m). Avant de s'intéresser au produit lui-même, il convient de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur pour se souvenir où en était Jaguar il y a 10 ans. En 2008, la gamme du constructeur comptait une X-Type mal aimée, une XF incomprise, une XJ obsolète et une XK sur le déclin ! Depuis, les berlines XF et XJ ont été renouvelées, la sportive F-Type et la familiale XE ont été lancées et une gamme de SUV est née : E-Pace et F-Pace. En plus d'avoir largement comblé son retard en moins d'une décennie, Jaguar prend aujourd'hui de l'avance avec le I-Pace...

Une architecture inédite

Pour développer son premier modèle électrique, Jaguar a choisi de partir d'une feuille blanche et d'utiliser une architecture spécifique permettant de profiter des avantages de la propulsion électrique (encombrement des moteurs et flexibilité d'aménagement) et d'en réduire les inconvénients (poids et positionnement des batteries). Voilà pourquoi ce nouveau modèle se distingue par un physique singulier, caractérisé par un capot court, une cellule habitable à la fois longue et avancée, un hayon en pente douce et une poupe verticale. Des lignes dictées par les contraintes de la soufflerie (C_x de 0,29) plus que par l'esthétique, même si le résultat ne manque pas de dynamisme. Une architecture qui doit aussi profiter à l'espace habitable. Ainsi, avec la même longueur qu'un Audi Q5, il propose un empattement supérieur de 17 cm (2,99 m comme le Q7) et revendique une habitabilité équivalente à celle de la catégorie supérieure. Ce que confirme le volume de coffre annoncé à 656 dm³ là où un Q5 n'avance que 550 dm³. La planche de bord se distingue



PRIX : À PARTIR DE 78 380 €
COMMERCIALISATION : EFFECTIVE



SURCLASSÉ

L'architecture électrique aurait permis de dégager un espace équivalent à celui de la catégorie supérieure.



PERFORMANT

Jaguar n'entend pas renoncer à la sportivité avec l'électrique. Le I-Pace passe de 0 à 100 km/h en 4,8 s.



BIEN PLACÉ

À 72380 €, bonus déduit, le I-Pace n'est pas plus cher que la concurrence essence premium et le niveau des performances est comparable.



SCULPTÉ
Batteries dans le plancher, moteurs à l'avant et à l'arrière et recherche aérodynamique modèlent un physique original.



100 % TACTILE
Le I-Pace est le premier Jaguar à passer aux 100 % tactile, suivant la voie tracée par son cousin le Range Velar.

de ce que l'on connaît chez Jaguar mais elle reprend le système des trois écrans tactiles découvert sur le Range Velar (cf. p.76). L'aspect connectivité a été particulièrement travaillé pour faciliter l'utilisation quotidienne. Ainsi, le système ajuste en permanence l'autonomie en tenant compte de nombreux facteurs (météo, trajet prévu, trafic et style de conduite). Il est aussi possible de programmer la charge (pour bénéficier des meilleurs tarifs), de préchauffer ou refroidir l'habitacle, de connecter huit appareils mobiles sur le hotspot wi-fi 4G et de demander à Alexa – l'assistante vocale d'Amazon – tout ce qui vous passe par la tête.

Un poids conséquent

Repartir de zéro pour le développement du I-Pace a également permis à Jaguar de soigner l'aspect dynamique. Car qui dit véhicule électrique, dit forcément batteries et le surpoids qui va avec. Sur la balance, le SUV atteint sans mal les 2,2 tonnes malgré l'utilisation massive d'aluminium dans la fabrication du châssis. Le pack de batteries de 90 kW – composé de 32 modules de 12 cellules – est logé dans l'épaisseur du plancher, entre les deux moteurs. Lesquels entraînent chacun un arbre de transmission (avant et arrière) traversant pour plus de compacité. La puissance cumulée atteint 400 ch pour un couple de 696 Nm disponible dès le démarrage. Des valeurs qui permettent à Jaguar d'annoncer

un 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. C'est bien mais sans panache particulier puisqu'un BMW X3 M40i de 360 ch réalise le même temps. Côté comportement, le Jaguar pourra compter sur un centre de gravité bas (de 130 mm inférieur à celui du F-Pace), une répartition des masses idéale de 50/50 %, une structure annoncée comme la plus rigide de la gamme Jaguar et des suspensions pneumatiques, disponibles en option. Les trains roulants sont les mêmes que ceux que l'on connaît sur le F-Pace, à savoir une double triangulation à l'avant et un multibras (Integral Link) à l'arrière.

Côté autonomie, le nerf de la guerre de l'électrique, Jaguar avance le chiffre de 480 km selon le nouveau cycle WLTP, ce qui ne devrait pas faire plus de 400 km en réalité. Sur une borne rapide (100 kW), il sera possible de récupérer 80 % de la charge en seulement 40 minutes. Via une wallbox domestique (7 kW), la même recharge prendra 10 heures. À l'usage, le niveau de récupération d'énergie au freinage sera paramétrable, sachant que le plus élevé (0,4 g de décélération) devrait, le plus souvent, éviter au conducteur d'avoir à freiner.

La gamme du I-Pace débute à 78 380 €, auxquels il faut enlever 6 000 € de prime écologique, ce qui est plutôt bien placé. Ainsi, le BMW X3 M40i – aussi performant mais moins habitable – s'affiche-t-il à partir de 75 250 €. Et ce n'est pas sa consommation qui fera pencher la balance en sa faveur... ■

Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE

À PARTIR DE
9 890€⁽¹⁾

PRIME À LA CONVERSION
DÉDUISTE



SUZUKI IGNIS, le SUV ultra compact.

(HYBRID)

Si vous avez envie de voir les choses autrement, venez essayer le premier SUV ultra compact de Suzuki.

Système Hybrid SHVS⁽²⁾, technologie exclusive 4 roues motrices AllGrip, position de conduite surélevée, freinage actif d'urgence avec double caméra, dans seulement 3m70.... jamais une citadine ne s'est sentie aussi à l'aise partout.

Et vous, êtes-vous prêt à changer de point de vue ?

Retrouvez d'autres expériences Ignis et réservez votre essai sur www.suzuki.fr

Équipements selon version. (1) Prix TTC de la Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire et d'une prime à la conversion de 1 000 € **. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Suzuki Ignis neuve du 01/01/2018 au 31/03/2018, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Pack : 12 940 €, remise de 1 800 € déduite et d'une prime à la conversion de 1 000 € ** + peinture métallisée : 500 €. Tarifs TTC clés en main au 08/01/2018. Consommations mixtes CEE gamme Suzuki Ignis (l/100 km) : 4,3 - 5,0. Émissions CO₂ (g/km) : 97 - 114. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. *Un style de vie ! ** 1 000 € de prime à la conversion déduite pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997, selon dispositions fixées par le Code de l'Energie.

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu.

BMW X4 II

L'opportuniste

AU MOMENT OÙ LA PLUPART CONNAISSENT UN RESTYLAGE DE MI-CARRIÈRE, LE X4, LUI, CHANGE DE GÉNÉRATION. IL PROFITE EN RÉALITÉ DU RENOUVELLEMENT DU X3 POUR REPARTIR SUR DE BONNES BASES.

Le marché, a fortiori celui des SUV, est friand de nouveautés. Chaque modèle est ainsi prévu pour faire une carrière d'environ 8 ans avec, en milieu de vie, un restylage qui apporte quelques nouveautés esthétiques mais permet surtout la mise à jour des équipements de sécurité et d'agrément. Le BMW X4 défie cette logique. Apparu sur le marché en 2014, il se renouvelle entièrement en 2018. Il se montre en réalité opportuniste et récupère le nouveau châssis ainsi que les technologies de la troisième génération de X3.

Un changement en profondeur, donc, que le X4 semble s'évertuer à cacher, laissant penser à un simple restylage ! Logique d'économie d'échelle oblige, de nombreux éléments sont communs entre X3 et X4. L'ensemble de la partie avant, de la calandre au montant central, est ainsi identique. Les spécificités du coupé sont - logiquement - à chercher dans la partie arrière, au niveau de la ligne de toit, des portes et du hayon. Par rapport au X4 premier du nom, la courbe du pavillon est moins prononcée, ce qui devrait permettre un meilleur accès aux places arrière. La poupe change de façon plus sensible et gagne en élégance grâce à l'adoption de feux horizontaux plus fins.

Plus grand et plus sportif

Le choix de la nouvelle plateforme n'est pas sans conséquence sur le gabarit. Cette nouvelle mouture est à la fois plus longue (de 8 cm), plus large (de 4 cm) et moins lourde (de 50 kg). L'empattement en profite pour gagner quelques centimètres, en passant de 2,81 à 2,86 m. Plus sportif en ligne, le X4 compte également l'être en comportement. Il pourra compter sur une dotation privilégiant le dynamisme. La suspension DirectDrive (suspensions et amortisseurs plus fermes, châssis abaissé de 10 mm), le contrôle de la transmission et la direction DirectDrive (démultiplication variable) font ainsi partie de la dotation



de série. En option, il sera possible d'opter pour la suspension SelectDrive (amortissement piloté) ou encore le différentiel arrière qui, via une action sur les freins, améliore l'agilité en virage.

Le X4 laissera le choix en matière de motorisations. En haut de l'affiche, on trouvera les 6 cylindres des M40i (360 ch) et M40d (326 ch). Mais le gros des ventes sera réalisé sur les 4 cylindres diesel 20d (190 ch) et 25d (231 ch) ou essence 20i (184 ch) et 30i (252 ch). L'excellente boîte auto 8 rapports ZF sera livrée de série, tout comme la transmission intégrale xDrive.

À l'intérieur aussi, la stratégie d'économies d'échelle a frappé. La planche de bord est un copié/collé de celle du X3. On appréciera dès lors la qualité de finition et les équipements proposés, toujours très aboutis mais trop souvent



ÉLÉGANT
La partie arrière bénéficie d'un trait de crayon plus élégant. Un nouveau dessin qui profite aussi au coffre.

en option. Dans la catégorie de ceux que l'on recommande apparaissent l'affichage tête haute couleur et le système de caméras panoramiques Surround View 360°. En revanche, la reconnaissance gestuelle ne nous semble pas indispensable. Les places arrière bénéficient d'une ligne de toit moins plongeante et l'espace aux jambes semble peu ou prou identique à la version actuelle, bien que le constructeur annonce un progrès. Le coffre, pour sa part, gagne 25 dm³ en version cinq places (à 525 dm³) et 30 dm³ en version deux places (à 1 430 dm³) lorsque le dossier de la banquette 40/20/40 est rabattu.

Le X4 n'a pas de quoi se plaindre. Grâce à sa gémellité avec le X3, il profite des nombreux progrès effectués par le SUV familial sur sa deuxième génération. Et ce seulement 4 ans après son lancement. ■



DÉCLINÉE
La planche de bord est celle du nouveau X3. La finition s'annonce particulièrement soignée.

AFFUTÉ
Le X4 se veut plus dynamique que le X3 grâce à ses réglages de châssis sportifs et sa direction à démultiplication variable.



FACE À L'ACTUEL

	X4 ACTUEL	NOUVEAU X4
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,67 / 1,88 / 1,62	4,75 / 1,92 / 1,62
Empattement (m)	2,81	2,86
Volume de coffre (dm ³)	de 500 à 1400	de 525 à 1430
Moteurs diesel	20d (190 ch) 30d (258 ch) 35d (313 ch)	20d (190 ch) 25d (231 ch) M40d (326 ch)
Moteurs essence	28i (245 ch) M40i (360 ch)	20i (184 ch) 30i (252 ch) M40i (360 ch)
Prix (€)	de 54 450 à 71 100	de 50 700 à 76 200



CONCEPT
Exercice de style et démonstrateur technologique, ce concept ne verra peut-être jamais le jour.

Porsche Mission E Cross Turismo

Promesse d'avenir

LE CROSS TURISMO CONCEPT EST L'INTERPRÉTATION CHEZ PORSCHE D'UN BREAK POLYVALENT AUX ACCENTS DE SUV. IL EST EN PLUS 100 % ÉLECTRIQUE.

Comme tous les constructeurs, Porsche devra, dès 2020, respecter le seuil des 95 g/km d'émissions moyennes de CO₂ pour l'ensemble de sa gamme. Sauf que contrairement aux marques généralistes, son catalogue ne propose que des sportives par définition source d'émissions importantes. Outre l'électrification des modèles existants (via l'hybride rechargeable), Porsche a lancé un ambitieux programme de développement d'une berline 100 % électrique, la Mission E, annoncée pour 2020. Conçue à partir d'une feuille blanche, elle doit permettre à la marque de démontrer sa maîtrise de la technologie électrique et de fixer les nouvelles références en la matière. Depuis le Salon de Genève, on sait que cette Mission E ne sera probablement pas seule.

Puissance électrique de 600 ch

Le concept Mission E Cross Turismo dessine les contours d'un break façon Allroad, fonctionnant à l'électricité. Mais là où la berline promet d'être entièrement inédite, ce concept ressemble plus une simple électrification de la Panamera Sport Turismo. Ce qui ne devrait pas être moins efficace mais qui est, en revanche, moins visionnaire. Deux moteurs électriques prennent place sur chaque essieu pour une puissance totale supérieure à 400 kW (600 ch). De quoi abattre le 0 à 100 km/h en moins de 3,5 secondes. L'autonomie, elle, est annoncée supérieure à 500 km. Grâce à l'architecture 800 V, récupérer 400 km d'autonomie sur borne rapide ne prendrait que 15 minutes. La recharge serait également possible par induction mais moyennant un délai plus long. Au

chapitre du comportement, le Cross Turismo pourra compter sur les barres antiroulis actives et une suspension pneumatique (pouvant être rehaussée de 50 mm). L'habitacle présente une évolution de la planche de bord actuelle. Mais plus que son aménagement, c'est l'interface homme/machine qui progresse. Les compteurs 100 % digitaux sont ainsi couplés à une caméra qui repère la direction du regard et peut, ainsi, zoomer automatiquement sur l'information qui intéresse le conducteur. Le passager bénéficiera lui aussi de cette fonctionnalité pour piloter le large écran situé devant lui. Cette version "allroad" de la Mission E, très proche esthétiquement de l'actuelle Panamera Sport Turismo, serait quasi commercialisable en l'état. Mais il y a peu de chances qu'elle le soit avant la Mission E (2020) et d'ici là, elle a encore le temps de changer. ■



DIGITALE
Demain, les planches de bord des Porsche seront 100 % digitales.

Range Rover SV Coupé

Retour aux sources

EN S'INSPIRANT DU PREMIER RANGE ROVER, LA MARQUE ANGLAISE DONNE NAISSANCE AU MODÈLE LE PLUS EXCLUSIF DE LA GAMME.



Le Range Rover est né original. Pas dans sa ligne, même si la pureté du dessin initial a fini par éléver ce 4x4 au rang d'icône automobile, mais dans son physique. Car lorsqu'il débarque sur le marché en 1970, il n'est disponible qu'en 3 portes. Et il faudra même attendre 11 ans pour qu'il soit décliné en une carrosserie 5 portes. La version coupé d'origine, baptisée Classic, est aujourd'hui un authentique collector. Une chose est sûre, la réincarnation moderne que le constructeur a présentée à Genève peut d'ores et déjà revendiquer ce statut. Deux chiffres suffisent à comprendre dans quelles sphères évolue le SV Coupé : 300 000 € et 999 exemplaires. Une version élitiste destinée à une clientèle qui ne l'est pas moins. Pour Range Rover, ce modèle est l'occasion de mettre en avant le savoir-faire de son département de personnalisation (SVO pour Special Vehicle Operations) qui s'occupe des versions sportives de la gamme et des exemplaires spéciaux (teintes à la carte, blindage, allongement, habillage d'habitacle sur-mesure).

Assemblé à la main

C'est lui qui se chargera d'assembler, à la main, les 999 unités du SV Coupé. Ce qui ne s'annonce pas facile car chaque exemplaire pourra être personnalisé dans les moindres détails, des teintes extérieures aux accords de matière à l'intérieur. Seul élément commun, le moteur qui n'est autre que le V8 5.0 développant 565 ch. Coupé ne veut pas dire réduit dans la mesure où cette version n'est pas plus courte que la 5 portes. En matière d'équipements, ce modèle rassemble le meilleur de Range Rover. Les cuirs semi-aniline, qui



ÉCRIN
L'habitacle atteint des sommets du luxe pour une clientèle qui n'a plus rien de gentleman-farmer.



peuvent être de couleur différenciée entre l'avant et l'arrière, sont par exemple choisis dans une seule tannerie fondée en 1905. Les habillages sont réalisés dans une nouvelle matière baptisée Nautica, née de la fusion de noyer et de sycomore, une variété d'érable. On pourrait également citer les sièges avant et arrière électriques, chauffants et ventilés; les trois écrans tactiles (comme sur le Velar) qui occupent la planche de bord; les phares utilisant la technologie led pixel-laser; le système audio Meridian 23 HP 1 700 W ou encore la possibilité d'opter pour des jantes de 23". Un modèle assurément capable de rivaliser avec le Bentley Bentayga sur le segment des SUV de luxe. ■

Mercedes Classe G II

APRÈS 39 ANS DE SERVICE, LE CLASSE G TIRE SA RÉVÉRENCE. SON REMPLAÇANT DOIT CHANGER LES INGRÉDIENTS... SANS DÉNATURER LA RECETTE.

Légende vivante



Le Mercedes Classe G est un paradoxe. Qu'il soit au catalogue de Mercedes depuis 39 ans sans avoir connu de réel changement de génération suffirait déjà à en faire un cas à part. Mais en plus de ça, il a réussi – sans le vouloir – à devenir tendance chez une catégorie d'acheteurs qui ont les moyens de payer cher un véhicule dont ils n'ont pas l'utilité. Songez que la version la plus onéreuse de ce 4x4 pur et dur, développé à l'origine pour l'armée allemande, reçoit un V12 de 630 ch facturé 272 500 € ! Pour Mercedes, le Classe G – rentabilisé depuis quelques années... – est donc une poule aux œufs d'or. Mais l'évolution des normes a fini par pousser la marque à renouveler son icône, en prenant soin de ne pas la dénaturer. On reconnaît immédiatement son physique taillé à la serpe malgré une carrosserie entièrement inédite (à quelques éléments près comme les boutons-poussoirs des portes ou le cache roue de secours). Son encombrement ne change pas fondamentalement, avec une longueur en hausse de 5 cm. Le relatif statu quo qui a prévalu à l'extérieur n'a pas eu lieu à l'intérieur. Si la planche de bord conserve sa verticalité, elle reçoit un immense combiné digital regroupant les deux écrans 12,3" des compteurs et du système multimédia. Cuir

surpiqué sur les sièges et la planche de bord, inserts d'aluminium et habillages façon fibre de carbone, l'habitacle fait dans le très haut de gamme.

Châssis échelle et pont arrière rigide

Sur la route, l'objectif du Classe G était d'améliorer une copie que l'on pourrait qualifier pudiquement d'obsolète. Mais cela sans entamer ses capacités de franchissement hors-norme. Mercedes annonce avoir réussi son pari, sur les deux plans. Si le châssis est toujours séparé, de type échelle, la suspension avant passe à la double triangulation. Le pont arrière rigide est reconduit mais guidé par quatre bras longitudinaux. Quant à l'amortissement, il est désormais piloté. Ainsi, le Classe G devrait progresser en confort, en tenue de route et peut-être même en franchissement. Au lancement, il ne sera commercialisé qu'avec le V8 4.0 de 422 ch et en version AMG 63 de 585 ch.

Entièrement renouvelé, le mythique Classe G n'est pas dénaturé. Reconnaissable entre mille, il améliore – voire révolutionne – l'ensemble ses prestations y compris en tout-terrain. Et son arrivée va faire de la première génération, un collector. ■

TENDANCES convoitises

Actu Commerciale

Réalisation : Thibault COCARDON
Assistant : Anthony LEMOINE

CARTIER Montre Santos

Prix de vente
indicatif : 17 400 €

La forme géométrique et les vis apparentes signent une montre qui deviendra rapidement une icône horlogère de la Maison. Elle est dès lors un classique sur laquelle le temps n'a pas de prise. Mouvement mécanique manufacture à remontage automatique, boîte en or rose 18 carats ainsi que sa boucle déployante à double réglage.

Bracelet interchangeable or rose 18 carats et alligator.

Etanche jusqu'à 100m.
www.cartier.com



LACOSTE Collection sport Novak Djokovic

Prix de vente
indicatif : 110 €



Ce sweatshirt est équipé d'une capuche entièrement doublée en jersey. Un modèle issu d'une collection exclusive développée par Lacoste pour ceux qui soutiennent Novak Djokovic toute l'année.

www.lacoste.com/fr

CORAVIN Coravin Model Two Elite Champagne

Prix de vente indicatif : 349 €
C'est le système le plus intuitif qui protège votre vin de l'oxydation grâce à une technologie brevetée qui laisse le bouchon en place tout en vous permettant de servir un verre de vin.

A vous la dégustation de votre cave.

Disponible chez Boulanger, Galeries Lafayette, FNAC, Darty, Nicolas et sur www.coravin.fr



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération

HUAWEI

Huawei Mate 10 Pro Edition Porsche Design

Prix de vente indicatif : 1395 €

Ce téléphone est un bijou d'excellence à tous les niveaux, à commencer par son design très haut de gamme.

Le modèle le plus exclusif de la série Mate 10 combine l'esthétique léché de Porsche Design à l'expertise technologique premium de Huawei.

◆ <https://consumer.huawei.com/fr>
N°0 800 972 285



LA MANUFACTURE

Eau de parfum Admirabilis

Prix de vente indicatif :
100 ml - 95 €

Cette collection s'enrichit d'une nouvelle composition de caractère : Admirabilis. Etonnante, secrète, addictive, cette fragrance rend hommage à l'abbaye de Fontfroide. Ce sixième opus inspiré par ce lieu exceptionnel apporte une nouvelle dimension à notre collection.

◆ 01 49 67 47 40
www.lamanufactureparfums.com



DON PAPA

Rare cask

Prix de vente indicatif : 75 €
Dernier né de la gamme, ce rhum produit en édition limitée a été vieilli dans des fûts de chênes américains spécialement sélectionnés et sur-brûlés. En bouche, ses saveurs de pâtisserie aux fruits se terminent sur des arômes persistants de cacao et de menthe fraîche et sauvage.

◆ www.donpaparum.com



CARLOS SANTOS

Mocassin velours bleu nuit

Prix de vente indicatif : 238 €

La tradition, le design, l'innovation et la passion sont les piliers principaux de la marque qui a lancé l'utilisation du « Goodyear Welted ». Pour ceux qui portent et suivent les traces de Carlos Santos Shoes, il n'y a pas de doute: ce sont les chaussures les plus uniques au monde!

◆ www.santosshoes.com



SUV... ENFIN



**BMW X2
20D 190 CH BVA8
XDRIVE M SPORT X**

PRIX : 51 750 €
PUISANCE FISCALE : 10 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 140 €

SURTOUTS

SUV SIGNifie "SPORT UTILITY VEHICLE". DES TROIS LETTRES, LE NOUVEAU X2 A SURTOUT RETENU LA PREMIÈRE. S'IL EN A LE PHYSIQUE, IL S'ÉLOIGNE PEU À PEU DE L'ESPRIT AVENTURIER DE LA FAMILLE X POUR SE RAPPROCHER DAVANTAGE DU DYNAMISME D'UNE BERLINE. CE N'EST PAS FORCÉMENT POUR NOUS DÉPLAIRE.

Par Méline Priam Photos Yann Lefebvre



Nous commençons à nous y habituer, à ces poupes massives et bizarroïdes des BMW X pairs. La première, celle du X6, avait quelque peu bousculé le petit monde du SUV. De temps en temps, cela ne fait pas de mal. La seconde, celle du X4, déjà beaucoup moins. Certes, ces popotins ne plaisent pas à tout le monde mais ils ont le mérite d'avoir "une gueule" ! BMW a, pour ainsi dire, créé le genre et, Mercedes ayant suivi la tendance, nous nous disions "*Un SUV coupé ? Pourquoi pas, finalement...*" Et patatras ! Voilà que déboule le X2. Nous avons beau l'observer sous toutes les coutures, le petit dernier ressemble plus à son jumeau technique, le X1, qu'à ses grands frères. Plus court d'à peine 8 cm, plus bas de 7 cm, le X2 affiche cependant un profil plus élancé, plus dynamique. En un mot, osons plus élégant ! Sa calandre inédite avec le fameux haricot inversé lui donne en prime un air assuré qui ne manque pas... d'air ! Affichant fièrement le logo à hélice bleu et blanc sur ses flancs, il revendique même carrément une filiation avec les prestigieux coupés 2000 CS et 3.0 CSL d'autan : rien que ça ! Et au final, il n'emprunte au X1 que deux pièces de carrosserie : l'antenne en aileron de requin sur le toit et les poignées de porte. Si vous ajoutez à cela que BMW nous promet un comportement routier plus sportif, il y a de quoi penser que le X2 est, ni plus ni moins, un X1... en mieux !

Châssis sympa, moteur grognon

Sur les routes au nord de Lisbonne, inutile d'entretenir le suspense : notre X2 20d de 190 ch fait preuve d'un dynamisme et d'une agilité vraiment réjouissants. Plus plaisant qu'un X1, dont il reprend pourtant la base technique ? Eh bien... oui ! Soyons francs, ce n'est pas non plus le jour et la nuit, le X1 n'étant pas maladroit. Mais au volant, les ajustements des réglages opérés sur les trains roulants – suspensions et angle de carrossage revus, tarages plus fermes des amortisseurs notamment – ne passent pas inaperçus. Doté d'un châssis Sport (surbaissé de 10 mm), de série sur cette version M Sport X (une nouvelle appellation chez BMW), le X2, particulièrement assuré sur ses appuis, ne laisse guère de place au roulis. Sa direction M Sport (de série aussi), à la démultiplication plus directe et à l'assistance linéaire, offre une consistance idéale et contribue aussi grandement à la précision et à l'agrément. Bien calé dans les sièges Advanced qui offrent un maintien parfait, le conducteur ne boude pas son plaisir d'enchaîner les gauche-droite à un rythme soutenu. Pourtant, le 2.0d de 190 ch n'est pas forcément le moteur taillé pour la gaudriole. Non pas qu'il soit paresseux, au contraire, mais c'est un diesel et il grogne toujours un peu au lancement. Heureusement, il est parfaitement secondé par la boîte de vitesses automatique à 8 rapports, qui lisse à merveille son caractère rugueux. De plus, ce moteur n'a pas que des défauts : il est économique, ce qui en fait un compagnon agréable pour les longs voyages. Pour ne rien gâcher, le ...

Qualités

- ✓ Agrément de conduite +
- Performances/consommation +
- Praticité préservée

Défauts

- Diesel manquant d'onctuosité –
- Position de conduite non surélevée –
- Tarif costaud



LE X2 EST UN X1
PLUS SPORTIF.
LES DIFFÉRENCES
SONT TÉNUES...



MANQUE DE PERSONNALITÉ

La planche de bord ne se distingue de celle du X1 que par des habillages spécifiques. C'est maigre. Un grand soin a été apporté à la finition.



DÉGÂTS LIMITÉS

L'habitabilité aux places arrière a été préservée, y compris en termes de garde au toit, mais pas la banquette coulissante.



QUITTE OU DOUBLE

La position de conduite, à peine surélevée, plaira aux amateurs de sportives... moins aux conducteurs habitués aux SUV!



NOUVEL AIR
La signature lumineuse diurne à led n'est plus ronde mais présente désormais des angles.



RETRAIT MESURÉ

Le dessin spécifique de la partie arrière ampute le coffre de 35 dm³. Il propose toujours un volume correct de 470 dm³.



BASIQUE

De série, le dossier est rabattable selon le schéma 40/20/40 mais pas depuis le coffre. Hayon mains libres en option (430 €).



D'OFFICE
Le système 4 roues motrices est livré d'office sur le 20d de 190 ch. Seuls les 18d 150 ch et le 18i 140 ch sont disponibles en sDrive.

••• confort de suspension ne pâtit pas vraiment du comportement enjoué du châssis et du bon maintien de caisse. Bien suspendu, le X2 M Sport X se révèle certes ferme, mais pas cassant. Les dos sensibles s'abstiendront simplement d'opter pour cette finition, laquelle accentue encore le tempérament sportif du X2, qui décidément est un petit frère bien encombrant pour le X1.

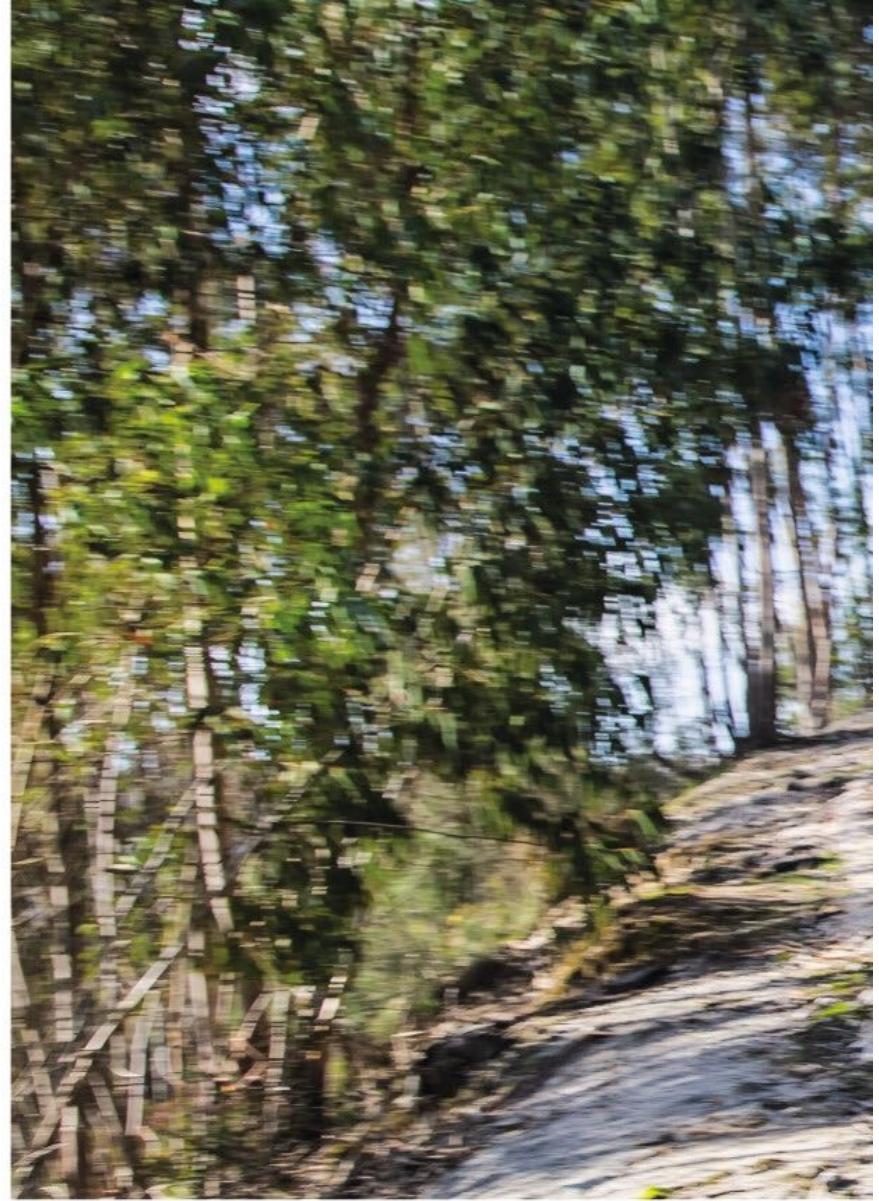
Copié-collé à l'intérieur

Pour enfoncer le clou, en adoptant un volume peu ou prou identique, le X2 ne concède pas grand-chose sur le terrain de l'habitabilité. À l'arrière, la garde au toit est certes légèrement plus basse, mais la banquette étant implantée 1 cm plus bas, la perte est minime et les passagers disposent encore d'un bel espace. De plus, les surfaces vitrées n'ayant pas été trop rabotées, l'habitacle reste lumineux, et il se dégage une agréable sensation d'espace (avec le toit ouvrant panoramique en verre, c'est encore mieux, mais c'est plus cher : 1450 €). Seule la place centrale arrière reste une punition. Quant au coffre, il n'est guère moins grand : BMW annonce un volume de 470 dm³ contre 505 dm³, une perte minime. Seule vraie concession qui chiffonnera les familles : le X2 ne peut pas recevoir l'astucieuse banquette coulissante que le X1 propose en option.

Et à l'avant, c'est simple, c'est un copié-collé. L'agencement de l'habitacle et la planche de bord sont, à quelques éléments de décoration près, strictement les mêmes. Les équipements de confort et autres aides à la conduite sont aussi repris. Nous n'allons pas nous en plaindre. Le dessin est fluide, au service d'une ergonomie bien pensée et fonctionnelle. Dommage toutefois que l'écran, désormais tactile sur les versions haut de gamme, soit trop éloigné du conducteur pour que ce dernier puisse réellement utiliser cette fonctionnalité en conduisant. Côté position de conduite, c'est un rêve ! Enfin, un rêve, ça dépend pour qui. Nous touchons là LE point qui risque de faire débat auprès des amateurs de SUV, en toute logique friands de position de conduite en hauteur. Car si pour notre part, nous n'avons pas boudé notre plaisir au volant du X2, ceux qui aiment dominer la route ne trouveront sans doute pas leur compte. En effet, pour accentuer le caractère sportif de son X2, BMW a abaissé l'assise de 2,1 cm. Résultat, le conducteur n'est installé que 9 petits centimètres plus haut qu'au volant d'une Série 1 ! ■

Conclusion

Jumeau technique du X1, le X2 ajuste ses réglages pour coller avec son physique plus sportif et gagner en dynamisme et en agrément de conduite. Plus agile, plus plaisant à mener, pas plus gourmand et en prime guère moins spacieux et confortable, il risque fort d'être un petit frère encombrant pour le X1. Les aventuriers dans l'âme lui reprocheront cependant peut-être de s'être trop "berlinisé" justement, et aussi de faire payer ses charmes encore plus cher que le X1 (1 500 € de plus à finition équivalente).



UN CHÂSSIS AFFÛTÉ



GRANDE TAILLE
La finition M Sport X reçoit de série des jantes de 19" équipées de pneus permettant le roulage à plat.



BOUT DE BRAS
L'écran n'est tactile qu'avec le système de navigation Professional (1 800 €). Mais il est loin du conducteur.



SOBRES
Les compteurs sont digitaux mais jouent la sobriété et ne permettent pas des affichages très différents les uns des autres.



ENNEMI INTÉRIEUR

Contrairement aux coupés X4 et X6, le X2 reste très proche du X1 dont il dérive. Il risque forcément de lui faire de la concurrence.

MAIS PAS INCONFORTABLE

TÉLÉPATHIE

La boîte automatique 8 vitesses pense à la place du conducteur. Elle choisit toujours le bon rapport.

Prix | Équipements | Technique | Mesures

Prix

Modèle hors options: 51 750 €	Modèle à l'essai: 58 570 €
Émissions CO ₂ : 126 g/km	Puissance fiscale: 10 CV
Malus écologique: 140 €	Garantie: 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité: 6 airbags, appel automatique d'urgence, alerte risque de collision, contrôle pression pneus, ESP, Isofix aux places latérales arrière, reconnaissance panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance vigilance conducteur.

Agrement: audio 6 HP, climatisation automatique bizona, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, direction sport, feux diurnes et arrière à led, frein de parking électrique, hayon électrique, phares et antibrouillards à led, jantes 19", modes de conduite, navigation Business (navigation Europe 2,5D, écran 6,5", commande vocale, info trafic pendant 3 ans), prises 12 V (3), radars de stationnement avant/arrière, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, sellerie tissu/Alcantara, services connectés (durées d'abonnement variables), sièges avant sport, stationnement semi-automatique, suspension DirectDrive.

Options

↳ option modèle essayé	
↳ Becquet arrière M Sport	230 €
↳ Peinture métallisée	840 €
↳ SuspensionSelect Drive (amortissement piloté)	200 €
Toit ouvrant panoramique	1450 €

Packs

↳ pack modèle essayé

↳ Pack Audio	990 €
Apple CarPlay, Hi-Fi Harman Kardon	
↳ Pack Confort	1350 €
Accès sans clé, sièges avant électriques à mémoires conducteur et appuis lombaires ajustables, sièges avant chauffants	
↳ Pack Innovation	2250 €
Affichage tête haute, alarme, Pack Safety (alerte changement de voie, freinage d'urgence automatique avec détection piétons, feux de route automatiques, compteurs digitaux partiels), navigation Professional (navigation Europe 2,5D, écran tactile 8,8", commande vocale, info trafic pendant 3 ans), régulateur de vitesse, rétroviseur intérieur photosensible	
↳ Pack Safety Advanced	550 €
Régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages	
↳ Pack SimpliCity	410 €
Caméra de recul, radars de stationnement avant et arrière, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et photosensible côté conducteur, stationnement semi-automatique	

Performances

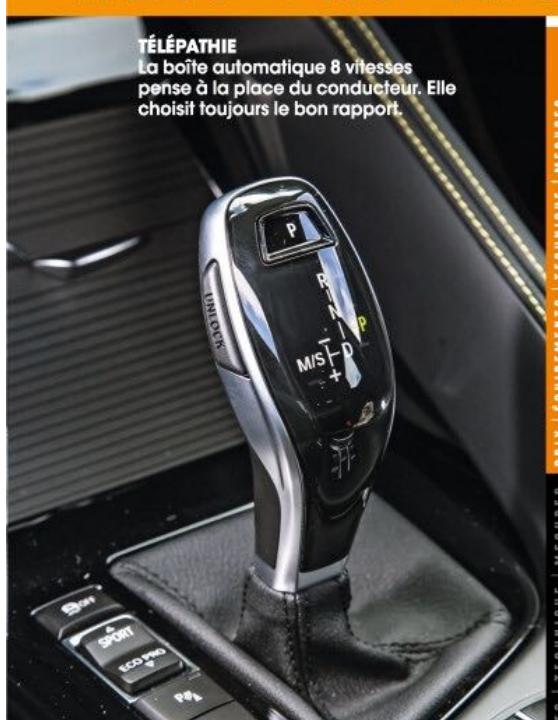
Vitesse maxi (km/h)	221
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	7,7
Consommations	
Mixte (l/100 km)	4,8
Urbain / Extra-urbain (l/100 km)	5,4 / 4,4
Réservoir (l)	51

Dimensions

Exérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,36 / 1,82 / 1,53
Empattement (m)	2,67
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	470 / 1355

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée (cm ³)	1995
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 1750 à 2500
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,3
Suspension avant	type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 semi-permanent
Boîte de vitesses	BVA8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1600 / 1800
Pneumatiques	Pirelli P Zero
Dimensions	225/45 R 19



EQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES



NOUVEAU DÉPART

DS 7 CROSSBACK
BLUEHDI 180 EAT8
GRAND CHIC RIVOLI

PRIX : 47 800 €
PUISSEANCE FISCALE : 10 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 218 €

PREMIER SUV DS, LE 7 CROSSBACK EST AUSSI PRÉSENTÉ COMME LA PREMIÈRE "VRAIE" DS. CELLE QUI FIXE LES STANDARDS DE LA MARQUE ET AFFIRME SON AMBITION D'ALLER CONCURRENCER LES PREMIUM ALLEMANDS. AUTANT DE PROMESSES QUI VALAIENT BIEN UN SUPER ESSAI.

GADGET

Les trois blocs optiques pivotent sur eux-mêmes au déverrouillage. Le conducteur, qui a la main sur la poignée, ne le voit jamais : un gadget source de panne.

**CISELÉS**

Les phares arrière sont traités avec un effet 3D saillant. Le rendu est à la fois moderne et raffiné. Mais quel est le coût de réparation du bloc en cas de choc ?



Le lancement du DS 7 Crossback n'est pas seulement l'arrivée d'un nouveau modèle, c'est la naissance d'une nouvelle marque". Le discours des responsables DS est sans équivoque : l'histoire DS commence avec son premier SUV. Que faut-il faire des DS 3, 4 et 5 déjà commercialisées ? Les oublier jusqu'à l'arrivée de leurs remplaçantes ! Le 7 Crossback serait en effet le premier modèle digne d'arborer le logo premium du groupe PSA. Et ce pour deux raisons principales. La première réside dans le produit lui-même : aucun, avant lui, n'avait atteint le niveau de prestations visé par le label haut de gamme. Pourquoi, alors, les avoir lancés précipitamment ? La seconde, concerne la mise en place d'un réseau dédié aligné sur les standards connus chez la concurrence allemande. Même question, pourquoi ne pas avoir attendu d'avoir le réseau ad hoc pour lancer les produits ? Si la marque DS pose beaucoup de questions, le 7 Crossback est censé apporter des réponses. Nous avons pris la direction du golfe du Morbihan pour les connaître.

Et ça commence mal, puisqu'en détaillant la fiche technique du nouveau venu avant de nous lancer dans notre périple, on se rend compte qu'il adopte un positionnement... qui pose question ! Long de 4,57 m, il vient s'intercaler entre un BMW X1 (4,44 m) et un Audi Q5 (4,66 m) pour prendre les références les plus récentes. C'est donc un grand SUV compact ! Mais pour DS, la cible ne fait pas de doute : c'est le segment du X1. Un positionnement qui lui permet de prendre l'avantage en habitabilité – car il est plus grand qu'un SUV compact allemand – mais également en prix – car il est moins cher qu'un SUV compact allemand ! Pourtant, en le regardant évoluer dans la circulation, on le placerait subjectivement face aux Audi Q5/BMW X3. Que l'on aime ou non son style, le Français a de la prestance et dégage quelque chose qui attire la curiosité. En revanche, face aux questions que nous avons essayées, on ne peut que constater le manque de notoriété du logo DS. •••

**SANS PROBLÈME**

La qualité de filtration de la suspension permet de faire oublier la présence des roues de 20" (1 090 €), à de rares exceptions près.



LE DS 7 REPREND LE CHÂSSIS
DU 3008 ET PROFITE D'UN
TRAIN ARRIÈRE SPÉCIFIQUE.
MAIS ÇA NE LE REND PAS
PLUS SYMPA À CONDUIRE.



“On retrouve un confort typiquement Citroën avec cette impression de flotter au-dessus de la route. Une invitation à rouler tranquillement.”

“ BIEN VU Le DS 7 Crossback introduit dans le segment du premium l'élégance à la française. Les ambiances proposées sont plus séduisantes les unes que les autres. ”



DANS LES CLOUDS

En dépit d'un satellite de commandes peu visible, le régulateur de vitesse intelligent se règle facilement. En appuyant deux fois sur le bouton inférieur, la vitesse secale automatiquement sur la limitation repérée par le système de reconnaissance des panneaux. Pratique!

MAINS PROPRES

La trappe à carburant est dépourvue de bouchon. Cela évite de se salir les mains à chaque fois que l'on fait le plein. C'est d'autant plus appréciable avec cette motorisation diesel.

SOUSSURVEILLANCE

Il n'est jamais agréable de se faire rappeler à l'ordre mais le système d'alerte d'attention du conducteur remplit sa mission. En cas de distraction - regard qui se déporte trop sur un téléphone, le système multimédia ou... le paysage - une alerte s'affiche. Mieux vaut prévenir...



DOMINO

Le rangement situé devant le levier de vitesses semble fait pour accueillir un téléphone. Mais à la première accélération, ce dernier bascule, rendant l'écran invisible par le conducteur.

AUTO PAS PRATIQUE

La gestion automatique des phares est plutôt bien calibrée mais pas leur réglage. En feux de croisement, tous les usagers venant en face sont éblouis et remercient par des appels de phares. Le détecteur de pluie manque aussi de discernement, les essuie-glaces continuant souvent à balayer un pare-brise sec.

DOUBLE DÉTENTE

En plastique quelconque (plutôt qu'en alu), le bouton de démarrage n'offre pas un toucher très premium. Il faut de surcroît le maintenir appuyé longtemps pour que le moteur se lance où se coupe.



“ À REVOIR À vouloir systématiquement jouer la carte de l'originalité, le DS 7 Crossback priviliegi trop souvent les effets de style à l'ergonomie. ”



Qualités

+ Ambiance intérieure unique
+ Habitabilité généreuse
+ Confort de suspension

Défauts

- Performances quelconques
- Alertes de sécurité intrusives
- Ergonomie perfectible

VERDICT

SUR LA ROUTE

Ville

Le DS 7 évolue avec aisance en ville grâce à un gabarit pas trop encombrant, facile à évaluer et un diamètre de braquage remarquablement court (10,9 m). La caméra de recul peut afficher une vue aérienne de la partie arrière mais elle se salit vite. Le stop&start se montre discret.

Route

Calé sur le mode Sport, le SUV DS maîtrise bien ses mouvements de caisse. Le comportement se montre efficace mais pas agile. Les performances sont décevantes compte tenu du rapport poids/puissance. La direction est inutilement lourde sans pour autant gagner en précision.

Autoroute

C'est sur autoroute où le DS 7 Crossback est le plus à l'aise. Sa suspension prévenante et sa bonne insonorisation rendent les longs trajets agréables. La conduite semi-autonome est globalement bien gérée mais les alertes de sécurité trop intrusives.

... Sauf pour ce possesseur de Peugeot 3008 qui ne mélange pas les torchons et les serviettes, mais les pinceaux lorsqu'il découvre l'intérieur: "ça ressemble à la planche de bord de mon 3008!" Ah bon? Nous, on n'avait pas remarqué. Car si on peut lui reconnaître une qualité, et ça n'est pas la seule, c'est bien celle de concocter une ambiance intérieure à nulle autre pareille. Outre un aménagement d'ensemble de la planche de bord qui inspire confiance, la personnalisation peut se décliner en 3 univers différents (Bastille, Rivoli et Opéra), lesquels sont soit de série, soit en option sur les 4 niveaux de finition (Chic, So Chic, Executive et Grand Chic). Inutile d'ajouter les deux exécutions sportives Performance Line et Performance Line + pour comprendre que la configuration de son propre DS 7 prendra un certain temps. Le nôtre était en version Grand Chic Rivoli ce qui donne un prix – avec le BlueHDI 180 – de 47 800 €. Un tarif rondelet mais qui se justifie en partie par un équipement fourni: sellerie cuir, airbags latéraux arrière, sièges avant et dossier de banquette électriques, navigation et compteurs digitaux. En additionnant les options présentes sur notre modèle, la facture atteint 54 490 €.

Côté ambiance, le DS 7 Crossback ne fait pas d'impair. Côté finition non plus. S'il n'égale pas les références de la catégorie, il soutient sans mal la comparaison, ce qui est une victoire en soi. Il prend même l'avantage par sa capacité à traiter les détails avec une élégance rare. Les rangements se révèlent nombreux et pratiques, à l'image de celui situé derrière le levier de vitesses...

et à l'exception de celui situé devant (cf. À revoir)! Volant et sièges réglables dans tous les sens nécessaires procurent une bonne position de conduite. La sellerie bracelet de montre, en plus d'être élégante, apporte un bon maintien. L'ergonomie appelle quelques réserves. Prisonniers du style en

arêtes qui modèle jusqu'au logo, les designers ont décliné un graphisme en triangles partout dans l'habitacle (commodes de vitres, informations des compteurs, commandes tactiles du multimédia). Or, ce dernier est difficile à lire par un œil plus habitué à voir des informations entourées ou encadrées. Le novice ne sera pas aussi perdu que dans une DS 5 mais un temps d'adaptation sera nécessaire.

Le multimédia se révèle complet. Il embarque les interfaces MirrorLink, Apple CarPlay et Android Auto et propose une navigation 3D. La qualité de l'écran donne satisfaction, sa rapidité un peu moins. Comme dans le 3008, le conducteur peut paramétrier différentes ambiances (intensité lumineuse, tessiture sonore de la hi-fi, réglages de l'amortissement, type de massage des sièges avant).

...

SOUCI DU DÉTAIL
La finition n'est pas parfaite mais le soin apporté aux détails et le choix des matériaux font l'unanimité.



L'AMBIANCE À BORD EST UNIQUE ET SI CELA SE FAIT AU DÉTRIMENT DE L'ERGONOMIE, C'EST MOINS CRIANT QUE DANS UNE DS 5.

**UNIVERS PARALLÈLE**

La présentation de la planche de bord est une réussite, tout particulièrement dans cette ambiance Rivoli et ses habillages en cuir Nappa surpiqué. La finition est d'un très bon niveau mais l'ergonomie peut progresser.

**À OPTIMISER**

Les compteurs numériques sont dans l'air du temps. Mais ici, les graphismes manquent parfois de lisibilité, l'espace disponible n'est pas toujours optimisé et la carte de la navigation peut gagner en qualité d'affichage.

**VUE BIONIQUE**

Il n'est pas question de conduire en regardant l'écran de la vision infrarouge. Mais lorsque le système détecte un être vivant (humain, animal), il le signale d'un carré jaune. Cela suffit à attirer l'attention du conducteur.



AVEC DÉLAI
Le grand écran est de bonne qualité mais manque un peu de réactivité. La navigation dans les menus est intuitive même si les formes triangulaires compliquent le repérage.



AXÉE CONFORT

La boîte se montre douce et réactive. Le maniement du levier demande de l'habitude (passage rapide de D à R).

••• Si le DS 7 Crossback se place plutôt face aux SUV compacts allemands en termes de tarifs, il peut tenir tête à la catégorie des familiaux en habitabilité. Normal, me direz-vous, vu qu'il est plus long que les premiers. C'est vrai, mais la performance mérite d'être soulignée vu qu'il est plus court que les seconds ! Les passagers arrière du SUV français seront ainsi plus à leur aise que dans un Audi Q5. Et si le conducteur ne pourra pas moduler l'espace via une assise de banquette coulissante, les passagers pourront régler l'inclinaison du dossier, électriquement. Moyennant 250 €, ils profiteront également des réglages individuels de climatisation. Généreux avec les occupants, le DS 7 Crossback l'est aussi avec les bagages. Avec 542 dm³, il offre 40 dm³ de plus qu'un Audi Q5, pourtant plus long. Le plancher de coffre peut être réglé sur deux niveaux sachant que l'espace inférieur disponible lorsqu'il est en position haute est vraiment limité. Rien à redire côté modularité, le dossier se rabat sans effort depuis le coffre selon le schéma 1/3-2/3.

La gamme diesel proposée par le premier SUV DS s'organise autour de deux blocs BlueHDI, le 1.6 130 ch et le 2.0 180 ch. C'est cette motorisation, d'office couplée à la boîte automatique, qui équipe la version de ce Super Essai. 180 ch dans un SUV de 4,57 m, ça ne devrait pas manquer de répondant... Le conditionnel est d'importance ! Car les chevaux semblent ici tenir plus de poneys que de pur-sang. Derrière le volant, le 4 cylindres diesel n'est pas très démonstratif. On se dit que cela tient au poids du SUV. Sauf que le DS 7 est léger, très léger même (1 690 kg). Malgré cela, sans réellement peiner, ce moteur manque d'allant et la comparaison avec ses concurrents familiaux tourne à la correction. Un BMW X3 2.0d 190 ch, plus lourd de 220 kg (!) ne réclame que 30,6 s sur le 1 000 mètres départ-arrêté contre 31,3 pour le français. Un Alfa Romeo Stelvio 2.2D 180 ch, plus lourd de 40 kg ne demande •••

••• que 29,6 s ! Cette hiérarchie se retrouve dans les reprises de 90 à 130 km/h qui prendront 9,2 s dans un DS 7 contre 8,6 s dans un X3 et 7,6 s dans un Stelvio. Le Français n'est pas performant, c'est un fait, il sait en revanche être agréable, en particulier grâce à une boîte EAT8 douce et assez réactive. Un agrément qui se double d'un excellent confort de suspension.

Cette dernière peut se paramétrier selon trois modes : Normal, Confort et Sport. Bien amorti en mode Normal, bien tenu en mode Sport, le SUV DS est moelleux en mode Confort. On lui trouve même une tendance à flotter au-dessus des irrégularités de la chaussée comme seules savaient le faire les Citroën dotées de la suspension oléopneumatique. Comble du raffinement, dans ce mode Confort, une caméra lit la route (le jour) jusqu'à 20 m devant le véhicule et adapte la réaction des suspensions en fonction. Un bienfait perceptible sur les dos-d'âne mais pas révolutionnaire, dans la pratique en tout cas. Un confort complété par une bonne insonorisation, hormis quelques remontées de bruits de roulement

sur revêtement granuleux. La position Sport permet un meilleur maintien des mouvements de caisse mais se double d'une sonorité moteur artificielle émise par les haut-parleurs, vite lassante. La direction varie d'assistance en fonction du mode choisi et de la vitesse mais elle nous est apparue inutilement lourde sur route sans que sa précision y gagne. Le comportement général est à mettre en parallèle des performances : en dépit de son poids contenu, le DS 7 Crossback n'arrive pas à se départir d'une sensation de lourdeur dans les mises en appui. Un 3008, pourtant né du même moule, donne l'impression d'être plus agile. Cela n'enlève rien à la sérénité du comportement du DS qui offre un équilibre mettant à l'abri de toute mauvaise surprise. Au moment du ravitaillement, on constate un appétit mesuré, avec une moyenne de 7,4 l/100 km mais là encore, le bilan aurait pu être meilleur, compte tenu du poids. Le Stelvio, plus lourd et plus performant, se contente de 7,1 l/100 km.

Taillé pour les longs trajets, ce SUV fait le plein de systèmes d'aide à la conduite. Parmi ceux-ci, le DS



GÉNÉREUSE
La place à l'arrière est généreuse. Dommage que l'assise ne coulisse pas et qu'il ne soit pas possible de glisser les pieds sous les sièges avant.



CHOYÉS
Élégants, les sièges avant sont en plus confortables. Ils peuvent être électriques, chauffants, ventilés et même massants (1 250 €).

Connected Pilot gère la distance avec le véhicule qui précède et l'aide active au maintien dans la voie. Un système qui a fait preuve de son efficacité à condition d'intégrer que le véhicule ne se place pas toujours au centre de la voie. Sur les rocades urbaines, cela permet de laisser passer les deux roues mais sur l'autoroute, c'est parfois surprenant d'être calé sur la ligne pointillée de droite lorsque l'on double. Un bon point également pour la surveillance d'attention qui rappelle le conducteur qui regarde trop le GPS... ou le paysage. Mais si l'on ajoute à cela le témoin "Gardez les mains sur le volant" qui ne s'allume pas toujours à bon escient, l'alerte "Freinez !" quand vous prenez de l'élan pour dépasser et le message "Soyez vigilant" qui connaît des bugs, on soupçonne vite le DS 7 de ne pas faire confiance à son conducteur ! Ce que confirme le bouton permettant de désactiver l'aide active au maintien dans la voie : il est caché, doit être maintenu appuyé quelques secondes pour désactiver le système et se réinitialise à chaque arrêt. Dans le DS 7 Crossback, le conducteur doit apprécier être sous surveillance, sans quoi il risque de se sentir harcelé... ■

VERDICT

VIE À BORD

Habitabilité

Le DS 7 Crossback avance un bon rapport encombrement/habitabilité. Les rangements sont nombreux mais l'ergonomie n'est pas toujours évidente. L'espace à l'arrière et dans le coffre est généreux, dommage que la banquette ne coulisse pas.

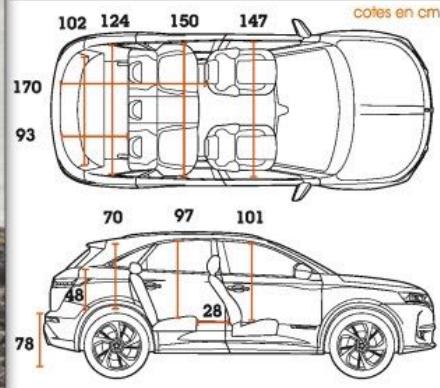
Finition

L'habitacle du SUV DS ne ressemble à rien d'autre sur le marché, et c'est un compliment. La recherche de matériaux valorisants et leur traitement raffiné concourent une ambiance unique. Plus froids, les Allemands ne font pas mieux.

Technologies

Le DS 7 Crossback a beaucoup d'équipements – interfaces smartphone, suspension prédictive, conduite semi-autonome, vision nocturne – mais leur qualité est souvent inférieure avec ce qu'il se fait chez les compacts allemands.

Dimensions intérieures



BON ACCUEIL

Le volume de coffre de 540 dm³ fait référence. Le plancher se règle sur deux niveaux mais l'espace inférieur ne propose pas une grande hauteur.



EXPLOITABLE

Le dossier se rabat sans effort depuis le coffre. L'espace de 1752 dm³ ainsi dégagé profite d'un plancher parfaitement plat.

Prix

Modèle hors options : 47 800 €	Modèle à l'essai : 54 490 €
Émissions CO ₂ : 128 g/km	Puissance fiscale : 10 CV
Malus écologique 2018 : 218 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbags latéraux aux places arrière, aide au démarrage en côte, aide active au maintien dans la voie, antibrouillards led avec éclairage statique d'intersection, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, contrôle de stabilité de la remorque, freinage d'urgence automatique, Isofix places latérales arrière et passager avant, Pack Sécurité (alerte attention conducteur, surveillance active des angles morts), radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, régulateur et limiteur de vitesse.

Agrement : accès et démarrage sans clé, audio 8 HP, boîte à gants réfrigérée, chargeur par induction, climatisation automatique bizona avec aérateurs aux places arrière, compteurs numériques 12", détecteurs de pluie et de luminosité, dossier arrière électrique, DS connect box, feux diurnes à led, frein de stationnement électrique, hayon électrique fonction mains libres, jantes 19", Mirror Screen, montre B.R.M 180, multimédia écran 8", navigation, ordinateur de bord, phares led adaptatifs, prises USB (3), rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir, siège conducteur électrique à mémoires, suspension prédictive, volant cuir.

Budget

Options

	↳ option modèle essayé
↳ Climatisation automatique trizone	250 €
↳ DS Connected Pilot (conduite semi-autonome, freinage d'urgence jusqu'à 130 km/h, alerte attention conducteur par caméra infrarouge)	1450 €
↳ DS Sensorial Drive (ambiances d'habitacle)	250 €
↳ Hi-fi Focal Electra	1000 €
↳ Jantes 20"	1090 €
↳ Kit de sécurité	50 €
↳ Peinture métallisée	1000 €
↳ Rétroviseurs extérieurs photosensibles	100 €
↳ Sièges avant chauffants, ventilés et massants	1250 €
Toit ouvrant panoramique	1450 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
↳ Pack DS Night Vision	1250 €

Système de vision nocturne par infrarouge

VERDICT

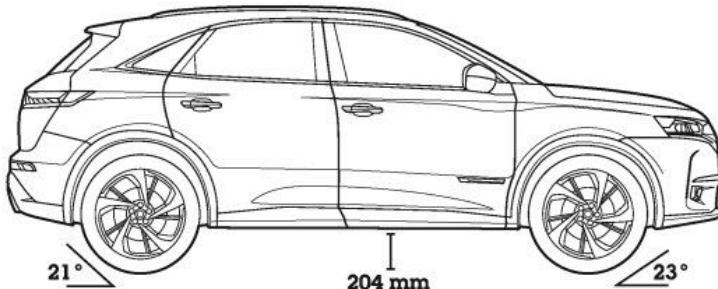
BUDGET

Le DS 7 Crossback se positionne dans une zone de prix équivalente à celle de ses rivaux premium... plus compacts. Il offre de surcroît un équipement très complet et ne fait pas de petites économies sur la qualité des matériaux. Certains équipements, en revanche, ne sont pas aussi aboutis que chez les Allemands. La consommation moyenne de 7,4 l/100 km est raisonnable dans l'absolu mais importante rapportée aux performances.



LE DS 7 A RÉUSSI SON ENTRÉE MAIS LE PLUS DUR RESTE À FAIRE : SE CONSTRUIRE UNE IMAGE SOLIDE.

Aptitudes à l'évasion



CONTRE-EMPLOI

En dépit de son appellation Crossback, qui pourrait faire croire à une certaine appétence pour l'évasion, le DS 7 est avant tout un SUV routier. Contrairement à ses concurrents premium, il ne propose pas de transmission 4 roues motrices. À la place, il offre la possibilité d'opter pour un système d'optimisation de la motricité, commun aux SUV du groupe PSA. Baptisé ici Advanced Traction Control (en option 550 €), il propose 5 modes d'évolution en fonction de la nature du terrain : normal, neige, boue, sable et ESP déconnecté (jusqu'à 50 km/h). Suivant la position sélectionnée, l'antipatinage adapte sa gestion pour optimiser la motricité. Un système qui fait

preuve d'une certaine efficacité, permettant de s'aventurer là où un simple 2 roues motrices capitulerait. La garde au sol se montre correcte (190 mm) mais l'absence de suspension pneumatique ne permet pas de la faire varier.

VERDICT

TOUT-TERRAIN

Pour donner au DS 7 Crossback quelques aptitudes sur terrain difficile, il faut l'équiper de l'option Advanced Traction Control (550 €) mariée à une monte mixte M+S. Le SUV pourra alors tenter de modestes escapades mais en aucun cas il ne fera le poids face à un vrai 4x4.

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



BMW X1 20d 190 ch sDrive BVA8

À partir de 41 600 € Puissance fiscale: 10 CV

Le DS 7 Crossback se positionne entre deux segments. Il est ainsi plus grand que les SUV compacts comme le BMW X1. Un gabarit qui lui permet de prendre l'avantage sur son rival en termes d'habitabilité. Dommage que le Français face l'impasse sur la banquette coulissante. Les équipements du DS (GPS, caméra de recul) sont un ton en dessous en termes de qualité mais la finition est apte à rivaliser. L'ambiance se révèle même plus chaleureuse et originale (aux dépens de l'ergonomie) chez DS. Sur la route, alors que les deux SUV pèsent le même poids, le X1 se montre à la fois plus agile, plus performant et plus sobre. Dommage, car le confort du DS 7 Crossback fait merveille.



Audi Q5 2.0 TDI 190 ch quattro S tronic

À partir de 48 920 € Puissance fiscale: 10 CV

Face aux rivaux de la catégorie supérieure, le DS 7 Crossback a encore des arguments à faire valoir. Bien qu'il soit plus court que le Q5, il offre une meilleure habitabilité. Son rapport prix/équipement est plus intéressant même si ses technologies sont globalement de qualité inférieure. La finition est moins soignée dans les détails mais l'ambiance réussit à lisser la différence. Sur le plan dynamique, bien que le Q5 soit plus lourd de 280 kg par rapport au DS, c'est lui domine les débats en performances comme en comportement. Heureusement, le Français prend sa revanche en consommation, chapitre sur lequel il réclame 0,2 l/100 km de moins. En confort enfin, le DS 7 est plus prévenant.

PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	202
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,9
Accélérations 1000 m d. a. (s)	31,3
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,2
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 33 / 66
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	45,3 / 63,7 / 67,7
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	7,4
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	8,7 / 7,1 / 7,1
Réservoir (l)	55
Autonomie (km)	743

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,58 / 1,91 / 1,63
Empattement (m)	2,74
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	28
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	147 / 150
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	542 / 1752
Seuil de chargement (cm)	78
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	93 / 102 / 48
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	170 / 124 / 70

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbodiesel
Cylindrée (cm³)	1997
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2000
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,9
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	BVA 8
Vitesse à 1000 tr/mn sur chaque rapport (km/h)	8 / 13,9 / 21,6 / 29,7 / 35,9 / 44,3 / 55,3 / 65,8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1690 / 1550
Pneumatiques	GoodYear Eagle F1
Dimensions	235/45 R 20

Conclusion

Le DS 7 Crossback réussit son entrée dans le premium. Bien qu'il se décale en rapport encombrement/prix pour ne pas affronter la concurrence allemande de face, il a des arguments forts à faire valoir. Sa présentation intérieure, son habitabilité et son excellent confort en font partie. Derrière un comportement serein, il ne peut en revanche pas être considéré comme dynamique et manque de répondant malgré ses 180 ch. Enfin, il faut payer sa séduisante originalité par une ergonomie parfois alambiquée.

AU GRAND

VW T-ROC
2.0 TDI 150 CH DSG7
4MOTION LOUNGE

PRIX : 33 220 €
PUISANCE FISCALE : 8 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 540 €



GALOP

AUSSI ÉTONNANT QUE CELA PUISSE PARAÎTRE,
LE GÉANT VW A BÂTI SON SUCCÈS DANS
LE SUV SUR UN SEUL MODÈLE, LE TIGUAN.
IL REÇOIT AUJOURD'HUI UN PETIT FRÈRE, LE
T-ROC, QUI COMPTE BIEN RATTRAPER SON
RETARD... AU GRAND GALOP!

Par Michel Courtois Photos Cyril de Plater



**STROBOSCOPE**

La place aux jambes n'est pas bien généreuse. Un des plafonniers à led s'allume en clignotant, façon néon!

**MAINTIEN**

Les sièges offrent un bon confort, y compris sur long trajet. Ils sont tous les deux dotés d'un réglage en hauteur.

Bonjour! Je vous arrête parce que le T-Roc m'intéresse. Il est comment?" On est à deux doigts de se pincer: se faire arrêter aux feux, questionner à chaque fois qu'on se gare, dévisager sur l'autoroute, cela ne nous était pas arrivé en VW depuis la... New Beetle! Autant dire qu'une partie du pari de ce nouveau venu est d'ores et déjà rempli. Il plaît, beaucoup même, et attire la curiosité de tout type de badauds, y compris la gent féminine. Un succès qui ne doit rien au hasard. Les designers se sont pour ainsi dire lâchés, dessinant un petit SUV fort sympathique, surtout dans cette teinte jaune Curcuma. Rien à voir avec le grand frère Tiguan qui joue dans un registre plus statutaire. Une différence que l'on retrouve aussi à l'intérieur.

Une ambiance séduisante

Ça n'est pas dans le dessin de sa planche de bord que le T-Roc séduit, mais par son habillage. Des inserts reprenant la couleur de la carrosserie courent sur toute la largeur ainsi que sur les contre-portes. Là encore, la couleur jaune fait son effet. Lors de notre première prise en mains, nous avions souligné l'utilisation de plastiques rigides sur la planche de bord. C'est effectivement le cas mais le rendu visuel trompe l'œil et ne jure pas avec un ensemble à la finition soignée. Si le T-Roc n'était pas si cher, nous serions prêts à le lui

pardonner... Mais nous reviendrons plus tard sur le chapitre financier. L'aménagement profite d'une ergonomie sans faille avec des rangements nombreux et de bonne contenance. Sur les finitions haut de gamme, les compteurs font place à un écran digital (série sur Carat, 540 € sur Lounge) dont il est possible de paramétriser l'organisation des informations selon trois schémas. Parallèlement, via l'écran central, le conducteur pourra choisir les données secondaires qu'il souhaite voir apparaître (ordinateur de bord, rappel de direction du GPS, vitesse, musique...) dans les compteurs. L'interaction entre les deux écrans est complétée par un bouton permettant de faire passer l'affichage de l'un à l'autre. Si l'écran central affiche la carte du GPS, une pression sur ledit bouton et elle se déplace devant les yeux du conducteur. Le passager peut dès lors accéder aux autres menus. Malin mais la multiplication des fonctions entraîne aussi une complexification de l'utilisation.

Techniquement, le T-Roc repose sur le châssis de la Golf à laquelle il rend 3 cm (4,24 m). Un gabarit qui le place à cheval entre le segment des SUV urbains (Renault Captur à 4,12 m) et compacts (Renault Kadjar à 4,45 m). Cela devrait lui permettre de dominer les premiers cités de la tête et des épaules en habitabilité. Mètre en mains, ça n'est pas le cas. Les passagers arrière sont correctement installés mais sans plus. Surtout, ils ne peuvent être que deux, la •••

Qualités

- ✓ Agrément en ville
- + Équipements à la page
- + Comportement rigoureux

Défauts

- Tarif élevé
- Quelques bugs d'Apple CarPlay
- Sonorité TDI



AU CHOIX
Il existe 3 schémas d'affichage qu'il est possible de paramétrer en choisissant les informations.



GÉNÉREUX
Le volume est accueillant (441 dm³). Le dossier se rabat mais pas depuis le coffre.



GÂCHIS
VW n'a pas profité de cet espace pour aménager un rangement supplémentaire.



••• place du centre n'étant visiblement pas conçue pour accueillir quelqu'un sur un long trajet.

Le T-Roc se rachète au niveau du coffre, avec un volume de 441 dm³. Mais celui-ci se divise entre le coffre classique et un espace sous le plancher que VW semble avoir oublié d'aménager. Lorsque le VW est équipé d'un kit anticrevaison, une imposante forme en polystyrène maintient le petit gonfleur, gâchant des dm³. Quant au reste de l'espace, il est brut : on voit le châssis et les soudures ! À l'usage, on lui trouve l'intérêt de pouvoir y ranger le cache-bagages. Mais ce dernier rentrant au forceps, on se demande même si cela a été prévu pour... La modularité se montre basique avec des dossier rabattables et une trappe à ski. L'assise de banquette, elle, est fixe.

Un TDI volontaire mais bruyant

Grâce à des réglages de bonne amplitude de la colonne de direction et du siège, le conducteur trouve une position de conduite qui lui convient. La sellerie des places avant donne toute satisfaction en matière de confort avec une assise suffisamment longue et un bon maintien latéral. Sous le capot, le TDI 150 ch ouvre les portes de l'autoroute au T-Roc. Il se montre particulièrement à l'aise pour déplacer le petit SUV de 1540 kg. Les accélérations sont franches (30,8 secondes sur le 1000 mètres départarrêté) mais ce sont surtout les reprises qui participent à l'agrément (8,5 secondes de 90 à 130 km/h). Jamais le bloc ne manque de ressource, même avec 4 personnes à bord. Sur l'autoroute, le confort est de bon niveau même si on note la l'apparition de bruits d'air, ce qui n'est pas surprenant dans un véhicule taillé d'abord pour la ville. Le bourdonnement désagréable du TDI entre 2000 et 2500 tr/mn est plus dommageable. Mais c'est un de ses traits de caractère : quelle que soit l'allure, il ne fait jamais un bruit agréable. Il est plus discret, et c'est heureux, en consommation avec une moyenne de

6,8 l/100 km. Ce n'est pas un record mais le bilan est bon. Côté comportement, VW a soigné sa copie, surtout lorsque le T-Roc est équipé de la direction dynamique progressive couplée à l'amortissement piloté (1 440 €). En appuyant sur la molette qui permet aussi de choisir les modes d'évolution hors route, on peut opter entre les programmes Eco, Confort, Normal, Sport et Individual. Chacun modifie la gestion de l'amortissement, de l'accélérateur, de la boîte et de la direction, de façon sensible voire caricaturale. En Sport, ainsi, les suspensions se verrouillent à tel point que le confort ne fait plus partie du vocabulaire du T-Roc. En Confort, les mouvements de pompage sont trop nombreux. Mieux vaut se contenter de la position normale, mode dans lequel le T-Roc réalise finalement le meilleur compromis comportement/confort. Dans le sinueux, le VW vire en contenant le roulis et profite de la direction progressive qui donne l'impression d'un SUV plus agile qu'il ne l'est en réalité. Dommage qu'elle manque de remontées d'informations. Malgré cela, le comportement est très sûr, quelles que soient les conditions de route.

À cheval entre deux segments, le T-Roc a tendance à calquer ses prix sur la catégorie supérieure. Ainsi, il n'est pas loin de ce que peut proposer un Peugeot 3008. Mais il offre aussi des équipements comme la transmission intégrale que certains concurrents, à commencer par les Français, sont bien en mal de proposer. ■

Conclusion

★★★★★ *Le T-Roc est un nouvel acteur de choix dans le segment des petits SUV. Réussi esthétiquement, il offre des prestations routières de haut niveau. Le 2.0 TDI se montre performant tout en maîtrisant sa consommation. Mais ce nouveau venu ne fait pas cadeau de ses qualités tout en réalisant quelques économies visibles ici et là. Dommage, également, qu'il ne présente pas un meilleur rapport encombrement/habitabilité.*





VENTE FORCÉE

Ces feux circulaires à led, qui caractérisent le T-Roc, sont en option à 1170 €.

CARICATURE

Il faut tourner pour les modes 4x4 et pousser pour les modes route aux réglages caricaturaux.



DOUCEUR

Rapide en mode sport, douce en mode normal, la DSG hésite parfois entre la 6^e et la 7^e à vitesse de croisière sur autoroute.



PARTAGE

Le multimédia se montre complet. Une commande permet de transférer l'image de la carte vers les compteurs.

POLYVALENT
Le TDI 150 ch, performant et assez sobre, permet au T-Roc de s'affranchir des villes. Pour une utilisation principalement urbaine, préférez les blocs essence.



BIEN NÉ

Basé sur la Golf, le T-Roc fait preuve d'un comportement routier aussi rigoureux que rassurant. Les bruits aérodynamiques sont assez présents sur autoroute.

Prix

Modèle hors options : 33 220 €

Modèle à l'essai : 39 740 €

Emissions CO₂ : 134 g/km

Puissance fiscale : 8 CV

Malus écologique : 540 €

Garantie : 2 ans, kilométrage illimité



Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures

Longueur / largeur / hauteur (m)	4,24 / 1,82 / 1,58
Empattement (m)	2,60

Intérieures

Espace aux jambes AR (cm)	25
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	150 / 148

Coffre

Volume 5 places / 2 places (dm ³)	441 / 1237
Seuil de chargement (cm)	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	76 / 101 / 42
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	154 / 126 / 67

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alerte pression des pneus, Bluetooth, contrôle de vitesse en descente, ESP, freinage d'urgence automatique avec détection piétons, radars de stationnement avant/arrière, surveillance attention conducteur.

Agrement : antibrouillards avec éclairage d'intersection, barres de toit noires, climatisation automatique bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 16", modes de conduite hors route, ports USB (2) et carte SD, prises 12 V (2), radio 6 HP, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs extérieurs électriques, rabattables et dégivrants, rétroviseur intérieur photosensible, sièges avant réglables en hauteur, système multimédia écran tactile 8", volant cuir multifonction.

Options

option modèle essayé

Amortissement piloté DCC et direction dynamique progressive	1440 €
Commande vocale	240 €
Compteurs digitaux	540 €
Hayon électrique	420 €
Jantes 17"	520 €
Navigation Europe de l'Ouest, affichage 2,5D, info trafic, services connectés via smartphone (36 mois)	850 €
Peinture métallisée avec toit contrasté	1340 €
Phares led avec feux de jour circulaires à led	1170 €
Sellerie cuir avec sièges avant chauffants	2600 €
Système audio Beats 6 HP 300W	600 €
Toit panoramique ouvrant	1350 €

Packs

pack modèle essayé

Pack City	800 €
Accès et démarrage sans clef, surveillance d'angles morts, stationnement semi-automatique	

Pack Drive Assist	1000 €
Navigation Europe de l'Ouest, affichage 2,5D, info trafic, services connectés via smartphone (36 mois), caméra de recul, gestion automatique des feux de route	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	192
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	8,6
Accélérations 1000 m d. a. (s)	30,8
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,5

Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 66

Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	49,3 / 64,7 / 67,7

Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,8
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	6,8 / 6,5 / 7,1
Réservoir (l)	55
Autonomie (km)	808

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbodiesel
Cylindrée (cm ³)	1968
Puissance maxi (ch à tr/min)	150 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	340 à 1750
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,6
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux et amortisseurs pilotés + barre antiroulis essieu multibras, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs pilotés + barre antiroulis
Suspension arrière	ressort multibras, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs pilotés + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 semi-permanent
Boîte de vitesses	DSG7
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1540 / 1700
Pneumatiques	Bridgestone Turanza T001
Dimensions	215/55 R 17

UNE PLACE

PLUS LES CONSTRUCTEURS PROPOSENT DES SUV, PLUS LE MARCHÉ EN DEMANDE. ALORS POURQUOI S'ARRÊTER EN CHEMIN ?

FOULANT LES LAURIERS DU XC90 ET DU XC60, LE XC40 SE PRÉPARE À UNE BRILLANTE CARRIÈRE. MAIS LA CONCURRENCE NE L'ENTEND PAS DE CETTE OREILLE : POUR SON PREMIER COMBAT, IL AFFRONTÉ UN X1 DRESSÉ SUR SES ERGOTS.

Texte Thierry Emptas Photos Christian Martin



AU SOLEIL



Si BMW et Volvo peuvent être considérés comme des pionniers dans l'univers des SUV, leur montée en puissance n'a pas suivi la même trajectoire. Le premier a développé une gamme complète qui compte aujourd'hui six modèles, tandis que le second s'est limité à deux opus - auxquels on peut ajouter le break tout-chemin XC70 - qui ont, il est vrai, joué un rôle de super locomotive commerciale. Mais Volvo ne pouvait plus se limiter au binôme XC60/XC90. Il lui fallait impérativement proposer un SUV plus compact, ciblé sur une clientèle plutôt urbaine, soucieuse de concilier un certain niveau de standing avec un gabarit moins encombrant. C'est la mission confiée au XC40 qui s'inscrit dans un créneau où les ténoirs ont déjà solidement planté leurs étendards. Range Rover Evoque, Audi Q3, Mercedes GLA, nouveau Jaguar E-Pace et bien sûr BMW X1 se disputent les faveurs de la clientèle avec des arguments souvent très proches mais des design très puissants qui mettent en valeur l'image de marque. Volvo mise à fond sur cette carte. Capot massif,

calandre verticale, montants arrière épais suggèrent la robustesse et la sécurité, deux éléments au cœur du discours du constructeur suédois, tandis que les feux arrière verticaux créent un lien immédiat avec le XC60 et le XC90. Considéré comme l'une des références du segment, le BMW X1 s'identifie également au premier coup d'œil. Grâce à sa troisième vitre latérale, son profil paraît plus élancé, impression renforcée par sa plus faible hauteur (1,60 m contre 1,65 m) alors que les longueurs sont très proches (4,43 m pour le Suédois, 4,44 m pour l'Allemand). Pour se battre, le XC40 ne peut compter, pour l'instant, que sur deux moteurs : diesel D4 de 190 ch et essence T5 de 247 ch avec d'office transmission intégrale et boîte automatique. La palette est bien plus large pour le X1 qui offre un choix de quatre moteurs diesel et trois essence, se croisant avec des boîtes manuelles ou automatiques et des transmissions à deux ou quatre roues motrices. BMW défend ici ses chances avec un X1 20d xDrive de 190 ch. Un cœur de gamme solidement pourvu pour tenir tête aux assauts du Scandinave.

**VOLVO XC40
D4 AWD
FIRST EDITION**

PRIX : 51 150 €
MALUS : 473 €
PUISANCE FISCALE : 10 CV

**BMW X1
XDRIVE 20D
M SPORT**

PRIX : 50 100 €
MALUS : 140 €
PUISANCE FISCALE : 10 CV



FILIAISON ESTHÉTIQUE

La planche de bord présente un design sobre et élégant inspiré par celui des XC60 et XC90. On constate toutefois une baisse sensible de la qualité des plastiques notamment en partie basse.

PRÉSENTATIONAGRÉABLE MAIS QUALITÉ DISCUtable

As de surprise Kinder en s'installant à bord du XC40. Inspirée par celles du XC90 et du XC60, la planche de bord reprend le dessin sobre et élégant de ses aînées, qui intègre au centre l'écran tactile façon tablette numérique via lequel s'effectue l'essentiel des réglages. L'usage est assez intuitif – on fait défiler les pages en balayant l'écran avec le doigt – mais on s'aperçoit très vite qu'il faut quitter la route des yeux pour pointer la commande sélectionnée et pour peu qu'un chaos vienne secouer la voiture, le doigt risque de louper sa cible. Cela étant, la manipulation peut aussi s'effectuer via les commandes au volant et après une période d'apprentissage, on intègre rapidement les divers menus proposés, qui permettent de sélectionner une multitude de fonctions comme les assistants de conduite, l'aide au stationnement, la navigation ou bien la climatisation. Au final, l'ensemble conserve une assez bonne ergonomie mais nous avons été déçus par le mauvais fonctionnement de certains équipements. À commencer par le chauffage du genre "on/off", ou trop chaud ou trop froid et difficile à maintenir sur une température ambiante constante. Le X1 échappe à ce genre de désagrément. La qualité des divers équipements est à l'abri des reproches, tout comme celle des matériaux employés, globalement plus flatteurs que ceux du XC40. Chez Volvo, la descente en gamme s'accompagne d'une baisse du niveau de la finition bien plus marquée que chez les constructeurs allemands. Le X1 bénéficie lui aussi d'une



QUALITÉ

L'écran tactile du X1 offre plus ou moins les mêmes fonctionnalités que celui du Volvo. La qualité de l'image est assez bluffante comme sur le XC40 d'ailleurs.



BMW



VOLVO



TOUT EN UN
Cette grande tablette permet d'accéder à tous les menus et à tous les réglages, ce qui réduit le nombre de commandes au tableau de bord. La manipulation se révèle plutôt aisée.



bonne ergonomie et l'usage de la commande sur la console centrale donne toute satisfaction. On regrette tout de même que le combiné des instruments soit aussi basique. Le compteur et le compte-tours, dont la lisibilité est au demeurant exemplaire, ont un petit côté désuet qui ne correspond pas à l'image premium du X1. Les cadrants à affichage numérique du XC40 sont plus flatteurs et l'on peut en changer les contours, opter pour un cerclage chromé ou rouge, ce qui apporte une pointe de fantaisie à l'ensemble. Enfin, côté rangements, on apprécie les coffres profonds sous les accoudoirs centraux. À l'inverse, les bacs de portières manquent autant de largeur que de profondeur. Le Volvo se démarque de son rival avec un espace de rangement supplémentaire sous le siège conducteur et un système de recharge de smartphone par induction situé au fond de la console centrale.

Le X1 et le XC40 se rejoignent en matière de confort. Les sièges enveloppants garantissent un excellent maintien et permettent de se caler confortablement. On apprécie également la grande amplitude de réglage des volants. Dans un cas comme dans l'autre, le conducteur adopte au millimètre la position qui lui convient et grâce aux boudins avant qui coulissent, les cuisses sont bien soutenues. Le XC40 a toutefois le mérite de choyer un peu plus ses passagers avec, de série sur cette version First Edition •••



BIEN ORDONNÉ

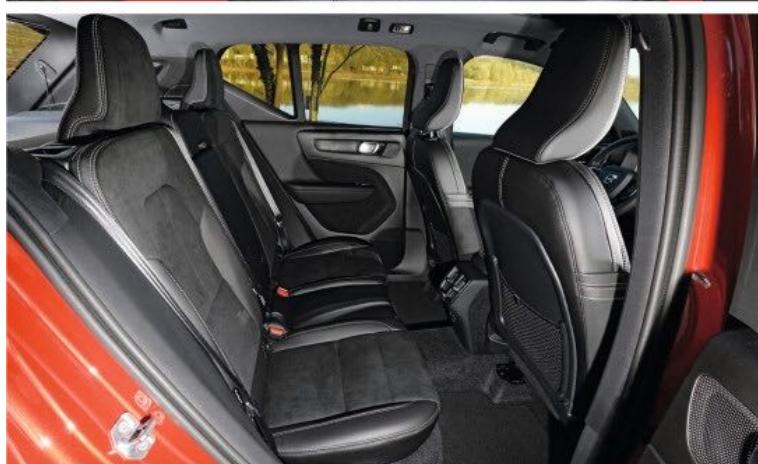
On apprécie le bon agencement et la qualité de l'ensemble. Le seul reproche - mineur - concerne un combiné d'instruments un peu trop basique. L'écran, tactile sur les finitions hautes, est placé très loin du conducteur.

LE X1 A DE QUOI SATISFAIRE LES PLUS EXIGEANTS



VOLVO

TOUT CONFORT
Des sièges confortables, une position de conduite idéale, des réglages électriques de série, les passagers avant du XC40 sont choyés.



ASSOMBRI
Le pied de porte étroit ne facilite pas l'accès aux places arrière, tandis que l'épaisseur des montants crée une ambiance confinée.



PRATIQUE
La forme géométrique facilite le chargement et un espace supplémentaire se dissimule sous le plancher. Le seuil situé à 75 cm du sol est plus haut que celui du X1.



SANS EFFORT
Le basculement des dossier s'opère grâce à deux petites touches dans les flancs du coffre. Le hayon motorisé à ouverture mains libres facilite l'accès.

••• (plus commercialisée), des sièges chauffants à réglages électriques et mémoires de position, une sellerie cuir, un volant chauffant ainsi qu'un toit ouvrant panoramique, autant d'équipements qui, comme le confirme notre chapitre budget, sont à cocher dans la liste des options du X1. Nos deux duellistes sont renvoyés dos à dos en matière d'habitabilité. On accordera tout de même un petit bonus au BMW, légèrement plus ample en largeur – les portières sont davantage creusées – et qui prend un net avantage aux places arrière grâce à la banquette coulissante qui apporte un réel bien être pour la somme relativement modique de 400 €. Le XC40 est par ailleurs pénalisé par un bas de porte plus étroit qui entrave l'accès aux places arrière. Un coup d'œil aux soutes suffit pour réaliser qu'une fois de plus le match se joue au centimètre. Le hayon motorisé et les formes géométriques facilitent le chargement des coffres qui dissimulent sous leurs planchers des espaces supplémentaires. On notera que le seuil de chargement du XC40 se hausse à 75 cm contre 71 pour le X1. En cas de besoin, deux petites touches électriques permettent d'abaisser sans effort les dossier sur les assises qui restent fixes. Dans cette configuration, le X1 se montre plus accueillant avec un volume de 1 550 dm³ contre 1 336 dm³ pour le Volvo.

LUMINEUX ET MODULABLE, LE X1 EST PLUS AGRÉABLE À VIVRE QUE LE XC40.



VERDICT

VIE À BORD

Volvo



Si l'ambiance conserve l'élegance des SUV haut de gamme de la marque, on constate une baisse sensible de la qualité des matériaux et surtout un dysfonctionnement de certains équipements (clim. capricieuse). La dotation est en revanche très riche sur cette version First Edition (plus commercialisée), tandis que l'habitabilité et le volume du coffre sont satisfaisants.

BMW



Moins bien équipé de série que le XC40, le X1 bénéficie d'une qualité de finition supérieure. Si l'habitabilité est peu ou prou équivalente à celle du Volvo, on lui accorde un léger avantage grâce à la banquette coulissante proposée en option (400 €) qui assure une modularité appréciable à l'usage et garantit plus d'aisance aux passagers arrière.

VERDICT: BMW X1



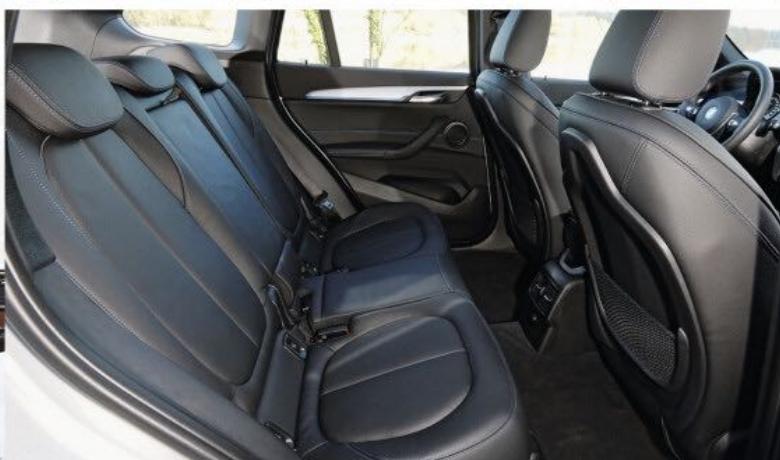
SUPPLÉMENTS

Les sièges bien galbés assurent un excellent maintien. Contrairement au Volvo, la sellerie cuir et les réglages électriques sont en option.



LUMINOSITÉ

Les passagers arrière bénéficient d'une meilleure luminosité et grâce à la banquette coulissante (400 € en option) ils peuvent agrandir leur espace.



ACCESSIBLE

Le X1 dispose lui aussi d'un hayon motorisé pour charger un coffre dont le volume est modulable grâce à la banquette coulissante. Le seuil est de 71 cm.



D'UN DOIGT

Comme dans le XC40, deux petites touches permettent d'abaisser les dossier. Dans cette configuration le volume du X1 est un peu plus grand.



GOURMAND

Malgré deux turbos, le moteur diesel du XC40 n'est pas très fringant et se montre gourmand. Il est vrai que le Suédois n'est pas léger.



GRANDE TAILLE

Ces roues de 20" ne profitent guère au comportement qui pâtit d'un léger flou.



ACCOUTUMANCE

La boîte exige une double impulsion pour passer d'avant en arrière. Gênant en manœuvres.



FLOTTEMENT

Si le XC40 est imperturbable sur l'autoroute, il manque de rigueur sur route sinuuse où son train avant est hésitant. Le diesel aurait gagné à être un peu plus discret.

et rappel à ceux qui auraient loupé un chapitre de l'histoire BMW, ce X1, lancé en 2015, a totalement tourné le dos à son passé en adoptant la plateforme de la Mini avec son moteur transversal et ses roues avant motrices. Un virage technologique négocié de main de maître par les ingénieurs BMW, véritables experts en trains roulants. Ici, dans sa version xDrive à transmission intégrale, le X1 révèle rapidement tout son talent. Aussi dynamique que rigoureux, il brille autant par sa stabilité sur autoroute que par sa mobilité sur route sinuuse. On apprécie tout particulièrement la direction, véritable outil à dessiner les trajectoires. Le comportement est toutefois affecté par le mode sélectionné. En mode Confort, les mouvements de caisse et le roulis restent sensibles. Un bon compromis consiste à sélectionner le mode Sport pour le châssis, ce qui

**ALERTE**

À puissance et couple égaux, le moteur du X1 est plus tonique. Il assure des relances plus franches, mais son fonctionnement manque d'onctuosité.

**SONORES**

Si les pneus assurent une bonne adhérence, ils sont trop bruyants sur revêtement granuleux.

**EXEMPLAIRE**

La boîte auto est un modèle de douceur. Les palettes au volant, peu utiles, sont en option.

améliore le contrôle de l'amortissement, sans trop dégrader le confort. Comparé au SUV allemand, le XC40 apparaît un peu plus désordonné. Ses suspensions un peu plus lâches, son train avant un peu plus flottant, sa direction légèrement moins consistante se traduisent par un comportement moins rigoureux et une certaine instabilité dans les courbes négociées à bonne cadence. On peut aussi incriminer les pneus – des Pirelli P Zéro en 20" de diamètre – qui manquent de conviction sur leur trajectoire. Les Bridgestone du X1 sont plus convaincants, ils ont en revanche l'énorme défaut d'être épouvantablement bruyants sur revêtement granuleux, au point de créer une résonance lancinante et fatigante dans l'habitacle.

Côté mécanique, ces deux SUV sont logés à la même enseigne: moteurs à quatre cylindres montés en position transversale, cylindrée proche de 2 litres, ●●●

**RIGOUREUX**

Le X1 vous met à l'abri des mauvaises surprises. Son comportement est très sécurisant en toutes circonstances. Comme dans le XC40, le diesel se fait trop entendre.

••• puissance de 190 ch obtenue dans les deux cas à 4 000 tr/mn et couple similaire de 400 Nm idéalement délivré entre 1 750 et 2 500 tr/mn. Le tout en association avec une boîte automatique à huit rapports ! Une sorte de copier-coller qui hélas devient aujourd'hui la règle et rabote les particularités qui faisaient la personnalité d'une marque. Le XC40 mise toutefois sur l'appoint de deux turbos – un pour le couple, un pour la puissance – sans tirer profit de cette caractéristique. Moins rapide, il est surtout moins nerveux avec un écart de 8/10° aussi bien pour passer de 0 à 100 km/h que pour franchir la borne des 1 000 m. Si le moteur en lui-même n'est pas en cause, c'est le poids qui pénalise le SUV suédois, lequel accuse 1 811 kg au pesage contre 1 640 kg seulement pour le X1 ! Ces 171 kg supplémentaires sont responsables de l'inertie que l'on ressent au volant du XC40 à chaque démarrage, avec en prime un grognement pas franchement mélodieux. Le bilan globalement positif du X1 est toutefois égratigné par un freinage qui manque singulièrement de mordant, un problème récurrent chez BMW et même si les distances d'arrêts sont acceptables, cette sensation de pédale spongieuse est désagréable, un défaut qui n'affecte pas le XC40.

On pourrait penser que ces deux SUV représentent le compromis idéal entre usage routier et urbain. Malheureusement, la ville n'est pas leur terrain de prédilection. Mauvaise visibilité de 3/4 arrière pour le Volvo, diamètre de braquages trop importants dans les deux cas, les assistants de conduite – caméra de recul, aide au stationnement – sont les bienvenus. Les boîtes de vitesses automatiques efficient avec une douceur exemplaire mais la commande du Volvo est déconcertante. Il faut s'habituer à son fonctionnement par impulsion et l'on se retrouve en neutre plus souvent qu'on ne le souhaiterait.

VERDICT

SUR LA ROUTE

Volvo



Le comportement du XC40 nous a déçus. Son train avant flottant et son caractère trop souple sont loin d'offrir la même rigueur que le X1. Après un XC60 irréprochable, on attendait mieux du petit dernier dont l'agrément vient pour l'essentiel du confort. Le XC40 fait en revanche le plein d'aides à la conduite; les amateurs apprécieront.

BMW



Sans surprise, le X1 domine le sujet avec brio. Son comportement précis et rigoureux le classe parmi les meilleurs de la catégorie. S'il ne peut accrocher une cinquième étoile, c'est à cause de son freinage peu mordant et surtout de bruits de roulement insupportables sur revêtement granuleux.

VERDICT: BMW X1

VOLVO XC40



DIRECTIONNELS
L'éclairage à led est livré de série. Il est complété par des feux directionnels.



IMAGE DE MARQUE
Sans surprise, le XC40 adopte des feux verticaux dégageant l'ouverture du hayon.

BMW X1



REGARD EN COIN
Projecteurs à led de rigueur pour le X1 qui comprend un éclairage d'intersection.



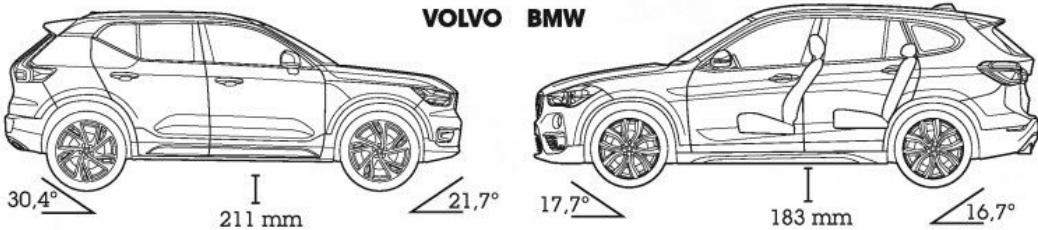
À L'HORizontale
Technologie led également pour les feux arrière, divisés entre montants et hayon.

LA CARROSSERIE DU XC40 EST MIEUX PROTÉGÉE. C'EST APPRÉCIABLE, SURTOUT EN VILLE.



Aptitudes à l'évasion

VOLVO BMW



Bien que munis de transmissions intégrales, ces deux SUV sont essentiellement destinés à affronter les rigueurs de la météo, pas celles d'un chemin escarpé. Seule l'électronique vient contrôler la motricité. Parmi les assistants, on relève la présence d'un contrôle de vitesse en descente qui peut s'avérer fort utile sur une pente neigeuse. Dans les deux cas, l'efficacité tirera le plus grand profit d'une monte pneumatique spéciale hiver. Quant à la faible protection des carrosseries, elle n'incite pas davantage à sortir des sentiers battus, mais dans ce domaine, le XC40 est un peu mieux loti.

VERDICT

TOUT-TERRAIN

Volvo



Avec des pneumatiques adaptés et grâce à la progressivité de la boîte automatique, le XC40 saura se sortir d'un mauvais pas. Il gagne sa demi-étoile grâce à une garde au sol plus favorable ainsi qu'une carrosserie mieux protégée, notamment au niveau des bas de caisse, mais les plastiques employés se marquent trop facilement.

BMW



Comme le Volvo, le meilleur allié du X1 pour progresser en souplesse sur un terrain délicat est l'extrême docilité de son ensemble moteur/boîte qui permet un pilotage en finesse. Là encore, des pneus adaptés amélioreront l'efficacité de l'ensemble, mais le SUV allemand est plus exposé que son rival.

VERDICT: Volvo XC40



Pour ne rien vous cacher, voici le chapitre qui nous donne généralement la migraine. Surtout avec les constructeurs allemands dont les listes d'options sont tellement impénétrables que l'on se perd dans l'enfer de cette jungle marketing. Le X1 n'échappe pas à la règle avec un catalogue de 39 pages et une codification totalement ésotérique. C'est donc à l'aide d'une machette qu'il faut s'aventurer dans ce territoire. Malgré un prix catalogue plus bas de 1050 €, le SUV allemand doit largement puiser dans la liste des options pour atteindre le niveau d'équipement du Volvo, particulièrement bien doté de série. Cela commence par un Pack Confort qui regroupe l'accès mains libres, les sièges électriques et chauffants et l'appui lombaire ajustable pour un prix de 1 350 €. Cela se poursuit par la sellerie cuir (1 550 €), le toit ouvrant panoramique (1 450 €) et les palettes de changement de rapports au volant (150 €). Notre modèle d'essai y ajoutait quelques douceurs comme la banquette coulissante à 400 € et une capacité de réservoir portée de 51 à 61 litres pour la modique somme de 50 €. Au final, le BMW X1 que vous avez sous les yeux atteint 59 770 € soit 7 170 € de plus que le Volvo simplement enrichi de la peinture métallisée à 1 000 € et d'un Pack Hiver (450 €) qui comprend sièges avant/arrière, volant et pare-brise chauffants. Le X1 a en contrepartie l'avantage d'un malus plus faible, de 140 € au lieu de 473 €, et surtout d'une consommation nettement inférieure. Selon nos mesures, l'écart est de 0,8 l/100 km mais au cours de l'essai, mixant trajet autoroutier et routes secondaires de l'Yonne, il a constamment atteint 1,5 l/100 km ! Un tel différentiel est aujourd'hui énorme et si les 171 kg supplémentaires du XC40 n'y sont pas étrangers, il est clair que le moteur du X1 présente un meilleur rendement. Plus cher à l'achat, le X1 est donc plus économique à l'usage. À chacun de déterminer ses critères de choix et ses priorités.

VERDICT

BUDGET

Volvo



Si le prix d'achat n'a rien d'amical, l'équipement de série est riche ce qui limite le recours aux options. Le XC40 emporterait haut la main cette manche si sa consommation n'était pas aussi élevée. Elle est supérieure de 0,8 à 1,5 l/100 km, selon les conditions d'utilisation, à celle du X1. Le Volvo paie ici son poids excessif.

BMW



Le X1 se montre très sobre avec une consommation moyenne qui reste basse en toutes circonstances. Il est en revanche fortement pénalisé par une politique d'options qui alourdit considérablement la facture finale. On lui accorde un petit avantage avec son malus plus faible, mais pas de quoi lui attribuer la victoire.

VERDICT: égalité

Budget

Prix

	Volvo XC40	BMW X1
Modèle hors options	51 150 €	50 100 €
Modèle à l'essai	52 600 €	59 770 €
Émissions CO ₂	131 g/km	126 g/km
Bonus/malus écologique	473 €	140 €
Puissance fiscale	10 CV	10 CV

VOLVO XC40

Qualités

- ✓ Présentation élégante
- + Équipement de série complet
- + Très bon confort

Défauts

- Finition décevante
- Poids élevé
- Comportement flottant

BMW X1

Qualités

- ✓ Comportement rigoureux
- + Présentation soignée
- + Consommation très basse

Défauts

- Options chères et nombreuses
- Bruits de roulement assourdisants
- Freinage manquant de mordant

LE X1 DOMINE SON RIVAL GRÂCE EN PARTIE À SON COMPORTEMENT PLUS RIGOUREUX.



Equipements

Série: accès et démarrage sans clé, airbags frontal, latéraux, rideaux (+ airbag genou conducteur sur XC40), aide au maintien en côte (XC40), alerte franchissement de ligne et d'angle mort (XC40), assistant de stationnement, climatisation automatique bizona, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, hayon électrique (+ ouverture mains libres sur XC40), jantes alliage, projecteurs led (directive) sur XC40, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse (XC40), sièges avant chauffants à réglages électriques (XC40), système audio Harman Kardon (XC40), système multimédia et de navigation, connectivité avancée sur écran tactile 9 pouces (XC40) écran 6,5 pouces (X1), vision panoramique à 360° (XC40), volant réglable en hauteur et profondeur.

Options

↳ option modèle essayé

	Volvo XC40	BMW X1
Banquette coulissante, rabattable 40/60, déverrouillage depuis le coffre	—	↳ 400 €
Capacité de réservoir accrue (+10 l)	—	↳ 50 €
Jantes alliage de 19 pouces à rayons doubles	—	↳ 870 €
Palettes de BVA au volant	série	↳ 150 €
Peinture métallisée	1000 €	↳ 840 €
Préparation Apple Car Play (3 ans)	série	↳ 300 €
Sellerie cuir	série	↳ 1550 €
Suspension Select Drive	série	↳ 200 €
Toit ouvrant panoramique	série	↳ 1450 €

Packs

↳ pack modèle essayé

	Volvo XC40	BMW X1
Pack Confort	—	↳ 1350 €
Accès mains libres, sièges avant chauffants et électriques à mémoire, appui lombaire réglable		
Pack Connected Drive	—	↳ 2100 €
Système navigation, affichage tête haute, info trafic en temps réel, connectivité avancée, recharge par induction, hotspot WiFi, conciergerie, alarme antivol		
Pack Hiver	↳ 450 €	—
Sièges AV et AR chauffants, volant chauffant, pare-brise chauffant		
Pack SimpliCity	—	↳ 410 €
Rétroviseurs extérieurs electrochromes rabattables électriquement, radars de stationnement AV/AR, assistant de stationnement, caméra de recul		



TECHNIQUE / MESURES

Performances

mesurées par l'AJ4x4

	Volvo XC40	BMW X1
Vitesse maxi (km/h)	210	219
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,1	8,3
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	30,5	29,8
Reprises de 90 à 130 km/h en D(s)	8,6	7,8

Freinages

À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)

10 / 30 / 62

10 / 31 / 64

Consommations

Moyenne (l/100 km)	7,4	6,6
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	8,1 / 7,2 / 7,0	7,0 / 6,6 / 6,3
Réservoir (l)	54	61*
Autonomie (km)	725	920

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	Volvo XC40	BMW X1
Extérieures		
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,43 / 1,86 / 1,65	4,44 / 1,82 / 1,60
Empattement (m)	2,70	2,67
Intérieures		
Espace aux jambes AR (cm)	30	19 - 32*
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	146 / 143	147 / 146
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm³)	509 / 1336	498 - 608* / 1550
Seuil de chargement (cm)	75	71
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	90 / 100 / 44	87 - 100* / 100 / 45
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	170 / 130 / 72	167 / 132 / 74

Technique

données constructeur

	Volvo XC40	BMW X1
Moteur	4 cyl. en ligne biturbo diesel, injection directe	4 cyl. en ligne turbo diesel, injection directe
Cylindrée (cm³)	1969	1995
Puissance maxi (ch à tr/min)	190 à 4000	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	400 de 1750 à 2500	400 de 1750 à 2500
Châssis	monocoque	
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillière, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,8	11,4
Suspensions avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques	disques ventilés
Transmission	4x4 semi-permanent	4x4 permanent
Boîte de vitesses	BVA 8	BVA 8
Rapports de boîte	5,25 / 3,03 / 1,95 / 1,46 / 1,22 / 1,0 / 0,81 / 0,67	5,25 / 3,03 / 1,95 / 1,46 / 1,22 / 1,0 / 0,81 / 0,67
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1811 / 2100	1640 / 2000
Pneumatiques	Pirelli P Zero	Bridgestone Potenza S001
Dimensions	245/45 R 20	225/45 R 19

Conclusion

Si le XC60 peut être considéré comme l'un des meilleurs SUV familiaux, le XC40 va avoir plus de mal à jouer des coudes dans son segment. Son comportement moins rigoureux que ce que l'on attendait et un niveau de finition inférieur aux standards auxquels le constructeur nous a habitué égratignent un bilan qui interdit au Suédois de disputer la victoire au BMW X1. Homogène, doté d'un comportement exemplaire, économique en carburant, l'Allemand préserve son statut de référence, une référence qui hélas monnaye ses qualités au prix fort... Ce qui n'est pas nouveau.

LE GAGNANT: BMW X1



PEUGEOT 3008
1.5 BLUEHDI 130 CH
ALLURE

PRIX : 33 850 €
PUISSEANCE FISCALE : 6 CV
BONUS/MALUS ÉCOLOGIQUE : 0,00 €

VICTIME DE LA NORME



DURA LEX, SED LEX. COMME TOUT LE MONDE, LE 3008 DOIT S'ALIGNER AUX NOUVELLES NORMES EURO 6C. EN CONCEVANT CE NOUVEAU BLOC DIESEL 1.5, PEUGEOT A DONC PRIS LE PROBLÈME À BRAS-LE-CORPS ET A MÊME ANTICIPÉ CE QUE SERA LA RÉGLEMENTATION EN 2020. UN BIEN POUR LA PLANÈTE, MAIS AUSSI POUR LE CONDUCTEUR ?

Par Christophe Bourgeois Photos Joël Peyrou

Tout nouveau, tout chaud, tout beau. Enfin presque. Déjà étrenné sur la compacte 308, cet inédit 1.5 BlueHDI qui remplace chez Peugeot le 1.6 BlueHDI, a débarqué il y a quelques mois sur le 3008. Il perd en cylindrée mais il gagne 10 ch pour atteindre désormais 130 ch, histoire de s'aligner sur ce que fait la concurrence, comme Renault avec son 1.5 dCi, tout en conservant son couple de 300 Nm disponible dès 1 750 tr/min. Avec un nouveau dispositif antipollution doté d'un catalyseur SCR et un filtre à particules placés au plus près du moteur, auxquels s'ajoute un système de combustion breveté et inspiré de "la 908 qui a couru les 24h du Mans", dixit le dossier de presse sans plus de détail, ce nouveau bloc affiche sur le papier une consommation inférieure de 4 à 6 %. N'oublions pas non plus la culasse 16 soupapes qui permet d'afficher du couple à bas régime et de la puissance dans les tours ainsi que les 500 € d'augmentation et les présentations seront complètes.

Performances en retrait

À l'usage, qu'en est-il vraiment ? Gagne-t-on au change ? Oui et non. Derrière le volant, on découvre une voiture assez flatteuse. Du moins au premier abord. L'agrément de conduite est réel; une fois passé les 1 750 tr/min, la montée en puissance est linéaire et ne semble pas s'essouffler dans les tours. Bref, son brio plaît et suffira largement dans une utilisation quotidienne. Seulement, lorsque l'on se penche sur les chiffres, le véhicule se montre moins à la fête, car le chrono est sans pitié. Sur tous les paramètres, les résultats sont en baisse : il perd 0,4 seconde dans l'exercice du 1 000 m départ arrêté. En reprise, ce nouveau bloc se montre moins alerte que celui qu'il remplace : en 4^e, comptez 0,2 seconde de plus pour passer de 90 à 130 km/h et 1,3 seconde sur le 5^e rapport. Il faudra ***

VIVACITÉ

Contrairement à la concurrence, le 3008 affiche un caractère dynamique qui le rend très plaisant à conduire. La direction se montre précise.



PLUS PUISSANT MAIS MOINS PERFORMANT

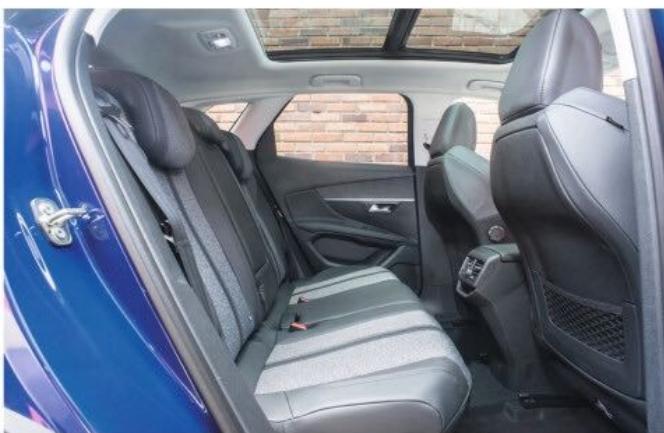
••• donc penser à tomber une vitesse, voire de deux, en cas de dépassement tendu. Cela ne serait pas un handicap si la commande de la boîte six était agréable à manier, ce qui n'est pas le cas ici, trop accrocheuse à notre goût. Dans ce cas, autant se pencher sur le 120 ch qui reste encore pour quelques mois au catalogue avec la boîte automatique EAT6, facturée 1 100 € de plus.

Le bilan n'est pas non plus en faveur du 1.5 si on se penche sur la consommation. Certes, nous sommes plus ici dans l'épaisseur du trait, mais encore une fois, nos mesures servent de juge de paix. En consommation moyenne, le

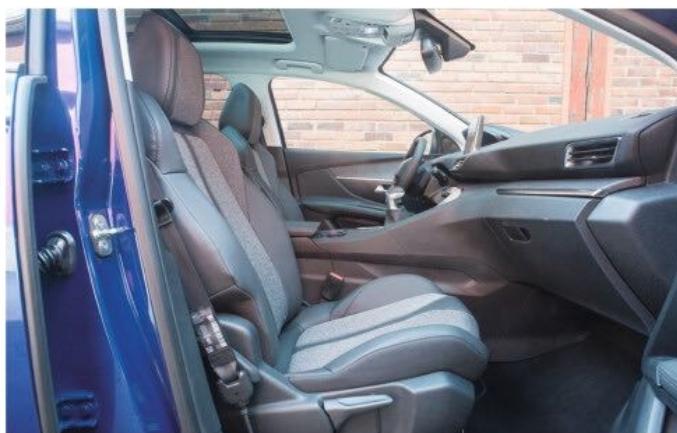
130 ch réclame 0,2 l/100 km de plus que le 120 ch, à savoir 6,2 l/100 km. Dans l'absolu, ce n'est pas énorme, mais encore une fois, cela ne plaide pas en sa faveur.

Pour autant, les relatives contre-performances de ce nouveau bloc ne doivent pas faire oublier que le 3008 reste une des voitures de son segment les plus plaisantes à mener. Son châssis se montre irréprochable, son confort de suspension parfaitement en adéquation avec ce que l'on attend d'un véhicule familial et son roulis bien maîtrisé. Sans oublier une direction précise et très directive, sensation renforcée par le petit volant.

- Qualités**
- ✓ Comportement routier
- + Confort général et ergonomie
- + Volume du coffre

**DEUX PLUS UNE**

La banquette arrière se montre accueillante pour deux passagers. Malgré son dessin en creux, la console centrale est trop présente à l'arrière pour que la place du milieu accueille un adulte.

**VINTAGE**

Avec leur dessin galbé, les sièges avant maintiennent parfaitement le corps. Ils peuvent être électriques et chauffants moyennant 900 €. On regrette juste ce choix de tissu chiné un brin vieillot.



ORIGINALE

La planche de bord tranche avec les productions actuelles. On retrouve le petit volant cher à Peugeot: cela demande un temps d'adaptation pour trouver ses marques. La finition s'avère très correcte.

ET PLUS GOURMAND. DOMMAGE !

Défauts

Boîte de vitesses récalcitrante

Moteur manquant de relance

Consommations en très légère hausse

Enfin, si l'on compare le nouveau 3008 1.5 BlueHDI à son grand rival désormais de même puissance, le Renault Kadjar 1.6 dCi 130 ch, on s'aperçoit que le SUV au Lion reste plus performant tout en affichant la même consommation moyenne.

Du confort et de l'espace

Dans l'habitacle, Peugeot soigne ses occupants. Les sièges avant se montrent aussi beaux que confortables avec un très bon maintien. À l'arrière, la banquette peut accueillir facilement deux adultes. Pour le

troisième, ce sera plus difficile car malgré un dessin en creux, la console centrale empêtre pas mal dans l'habitacle. Quant au coffre, qui moyennant 450 € peut s'ouvrir avec le pied, il ne se montre pas avare en espace. Son volume de 547 dm³ (510 dm³ avec la roue de secours) figure parmi les références du marché. Toutefois, il se montre très logeable, tout comme l'habitacle qui dispose de nombreux rangements dont une grande boîte éclairée dans la console centrale.

On regrette néanmoins certains détails qui nuisent à l'image premium que Peugeot souhaite lui donner. ***



ADAPTÉ
Le coffre (547 dm³) est parfaitement adapté à un usage familial. Avec la roue de secours, il perd 37 dm³ de volume utile.



FIXE
Ici, pas de banquette coulissante mais une modularité classique avec un dossier 60/40. Le volume du coffre passe à 1 482 dm³.



EN AVANCE
Le nouveau bloc diesel 130 ch répond déjà aux normes Euro 6c qui entrent en vigueur dans deux ans. Mais outre une bonne conscience, le conducteur, lui, n'y gagne rien.



••• À commencer par le revêtement façon moquette grise, pas d'une folle modernité, qui habille une partie de la planche de bord et des portes. Un choix assez surprenant, d'autant que son design - avec ses commandes piano sur la console centrale pour le système multimédia - est très original et tranché avec les intérieurs souvent sans relief de la concurrence. Autre grief : la caméra de recul. Cela coûte vraiment si cher que ça d'installer une caméra avec une bonne définition ? Car la qualité de l'image est vraiment très bas de gamme et quasiment inutilisable de nuit. Enfin, parmi les bizarries, on note aussi une commande du volume de radio non éclairée. Étrange, d'autant qu'un rail de lumière dans les portes, autour des porte-gobelets et du toit ouvrant diffuse une douce lumière dans l'habitacle, tout comme l'éclairage sous le i-Cockpit : esthétique mais loin d'être indispensable. ■

Conclusion

★★★ Ce nouveau bloc ne souffre que d'un seul défaut : celui de pouvoir être comparé au moteur qu'il remplace. Dans l'absolu, ce 1.5 BlueHDI 130 ch n'a rien qui le rende antipathique mais il est moins performant et un peu plus gourmand que le 1.6 BlueHDI 120 ch. C'est un des prix à payer pour la dépollution. Les anciens possesseurs de 3008 perdront un peu au change ; quant aux autres, ils découvriront une voiture qui s'avère très agréable à conduire, rassurante et confortable.



TECHNO
Peugeot a remplacé les compteurs par un écran digital, le i-Cockpit, pouvant être personnalisé.



ACROCHEUSE
La commande de boîte de vitesses, accrocheuse, est plus agréable à regarder qu'à manier.



INDIFFÉRENT

La monte de 18 pouces, livrée de série, ne nuit pas au confort général de la voiture.

Prix

Modèle hors options : 33 850 €	Modèle à l'essai : 36 920 €
Émissions CO ₂ : 109 g/km	Puissance fiscale : 6 CV
Malus écologique : 0 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide au démarrage en côte, antibrouillard, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, Pack City 1 (caméra de recul, vue oiseau, radar avant), Pack Safety Plus (système de freinage d'urgence, aide au maintien dans la voie, système actif de surveillance d'angle mort, alerte attention conducteur, gestion automatique des feux de route), régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement : accès et démarrage sans clé, barres de toit, climatisation automatique bizona, compteurs numériques, dossier de siège passager avant rabattable, écran multimédia 8", frein de stationnement électrique, feux diurnes à led, Mirror Screen, Pack Visibilité (détecteurs de pluie et de luminosité, rétroviseur intérieur photosensible), navigation, prise USB, radio MP3 6 HP, rétroviseurs électriques et rabattables, sellerie tissu/cuir, vitres électriques.

PASSE PARTOUT

Avec une longueur de 4,45 m, le 3008 se révèle polyvalent. Il avance un bon rapport encombrement/habitabilité.

Options

↳ option modèle essayé

↳ Alarme	310 €
↳ Hayon mains libres	450 €
↳ Peinture métallisée	650 €
↳ Roue de secours	110 €
↳ Toit Black Diamond	350 €
↳ Toit ouvrant	1 200 €

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	180
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	11,6
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	33,7
Reprises de 90 à 130 km/h en 4° / 5° / 6° (s)	11,5 / 14,8 / 18,6

Freinages

À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 32 / 62
------------------------------------	--------------

Niveau sonore

Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	45,2 / 63,1 / 67,2
-----------------------------------	--------------------

Consommations

Moyenne (l/100 km)	6,2
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	6,3 / 6,0 / 6,2
Réservoir (l)	53
Autonomie (km)	854

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,45 / 1,85 / 1,62
Empattement (m)	2,68
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	24
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	149 / 148
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	547 / 1 482
Seuil de chargement (cm)	72
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	83 / 102 / 59
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	166 / 117 / 82

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne turbo diesel, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1 499
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1750
Châssis	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,9
Suspension avant	pseudo McPherson, triangles inférieurs + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu semi-rigide, bras longitudinaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1 544 / 1 500
Pneumatiques	Michelin Primacy 3
Dimensions	225/55 R18

ABONNEZ-VOUS à

l'auto-journal évasion & 4x4
LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS



L'OFFRE LIBERTÉ :

L'Auto-Journal évasion & 4x4
4 n°/an

+ la version numérique offerte !

= **4,75€** SEULEMENT
par numéro au lieu de 5,65€
SANS ENGAGEMENT

soit
20%
de réduction !

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

1 - JE CHOISIS MON OFFRE D'ABONNEMENT :

L'OFFRE LIBERTÉ :

L'Auto journal évasion & 4x4 pour **4€75** par n° au lieu de **5€95**
soit 20 % de réduction. (737957)

Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an minimum. J'ai la possibilité de suspendre mon abonnement à tout moment. Je remplis le mandat de prélèvement SEPA ci-contre.

Je complète l'IBAN et le BIC présent sur mon RIB. Je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN :

BIC :

Vous autorisez EMAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Créditeur : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

Je choisis mon monde de règlement :

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal

CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :
Adresse :
CP : Ville :

Indispensable pour gérer mon abonnement et accéder à la version numérique :

Télé : Mobile :

Email :

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

KIOSQUE
mag

+ simple + pratique + rapide... Abonnez-vous sur www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

Nos conseillers vous répondent par tel : 01 46 48 48 75 - Courrier : Service abonnement de L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 EVREUX cedex 9
Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex



Les SUV ne reculent devant rien. Pire, tout leur est permis. Car à chaque fois qu'ils tentent une nouvelle approche du marché, le succès est au rendez-vous. Urbains, familiaux, routiers, coupés, cabriolets, 7 places, low-cost, luxueux, confortables, dynamiques... ils savent tout faire, et en général ils le font bien. S'il existait déjà des SUV puissants et des dynamiques, une nouvelle race beaucoup plus affûtée est en train de voir le jour : celle des sportifs de haut niveau. Leur carte d'identité est simple : plus de 500 ch et un comportement à faire rougir les meilleures berlines. Après le tout dernier Porsche Cayenne Turbo et avant le Lamborghini Urus, voici venir l'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio. Moteur... action !

Cela peut paraître réducteur, mais lorsque l'on imagine une sportive italienne, on pense immédiatement ligne sculpturale et moteur musical. Le Stelvio a les deux. Côté ligne, ce n'est pas une surprise et cette version survitaminée a le bon goût... de ne pas tomber dans le mauvais goût.

Le Usain Bolt des SUV

On remarque les prises d'air sur le capot, les ourlets de passage de roue, les doubles sorties d'échappement mais l'ensemble conserve son élégance. À noter que cette version reçoit des éléments de carrosserie en alu (toit, ailes, hayon) et un arbre de transmission en carbone pour limiter le poids à 1 830 kg. Sous le capot

PIQÛRE DE

ALFA ROMEO EST UNE MARQUE SPORTIVE. POUR CEUX QUI L'AURAIENT OUBLIÉ, LE CONSTRUCTEUR ITALIEN PRESCRIT UNE PIQÛRE DE RAPPEL EN GREFFANT UN V6 BITURBO DE 510 CH DANS LE STELVIO. ALORS, LA MÉMOIRE REVIENT ?

Par Benoît Lande Photos Clément Choulat

**ALFA ROMEO
STELVIO QUADRIFOGLIO
510 CH BVA8 Q4**

PRIX : 91 400 €
PUISANCE FISCALE : 41 CV
MALUS : 10 500 € + 2 500 €

CHAMPION DE SLALOM
En dépit de son centre de gravité haut perché, le Stelvio Quadrifoglio enchaîne les courbes comme un champion olympique de descente.

se cache le 2.9 biturbo qui fait déjà les beaux jours de la Giulia. Fort de 510 ch à 6 500 tr/mn et 61 mkg dès 2 500 tr/mn, il ne devrait pas avoir trop de mal à propulser ce SUV. Volant en mains, on peut témoigner, c'est le cas ! Le Stelvio n'accélère pas, il bondit de 0 à 100 km/h en seulement 3,8 secondes selon le constructeur. Un Porsche Cayenne Turbo de 550 ch revendique, lui, 4,1 secondes. La bande-son du V6 est à l'avenant avec un grondement rauque dont les badauds profitent malheureusement plus que les passagers. En dépit de son architecture, le caractère du V6 est celui d'un moteur turbocompressé : il ne se passe pas grand-chose avant 2 500 tr/mn et rien après 5 500 tr/mn, mais entre les deux, ça décoiffe !

Champion du sprint, le Stelvio est également doué en slalom. L'amortissement piloté bien calibré, marié à une transmission intégrale qui n'envoie du couple sur l'avant qu'en cas de nécessité, confère à ce SUV un comportement tranchant.

Un train arrière qui glisse

S'il est – volontairement – sous-vireur à la limite, il n'est pas impossible de faire pivoter l'arrière à l'accélérateur une fois le mode Race sélectionné (qui, entre autres choses, repousse les seuils d'intervention de l'antipatinage et de l'ESP) via la molette du DNA Pro. Merci le système de répartition du couple entre les roues arrière, livré de série ici, qui se charge de ...

RAPPEL



... freiner la roue intérieure pour aider à pivoter. Trait de caractère du Stelvio, la direction à assistance électrique est très directe et demandera un temps d'adaptation pour ne pas jouer les têtes chercheuses, surtout à haute vitesse. Autre caractéristique que nous avions relevé sur les versions diesel de l'Alfa, l'attaque de la pédale de frein "by-wire" (sans liaison mécanique), très directe, n'en facilite pas le dosage. Le recours aux freins carbone/céramique sera peut-être une bonne façon de contourner le problème. Ils allègent de surcroît l'auto de 17 kg mais alourdisSENT la facture de 7 500 €.

En tenue de sport

La présentation intérieure du Stelvio classique mettait déjà l'accent sur une ambiance sportive. La version Quadrifoglio pousse le curseur plus loin en habillant le mobilier d'inserts façon fibre de carbone. La sellerie, qui mêle cuir et suédine, est du plus bel effet surtout lorsqu'elle recouvre les baquets signés Sparco (3 900 € en option). Pour les équipements, l'Italien fait dans la simplicité avec un système multimédia décevant (écran petit, graphismes simplistes, fonctionnalités basiques) mais qui reçoit tout de même les interfaces Apple CarPlay et Android Auto. La qualité de présentation est un ton en dessous de ce que proposent les concurrents allemands, mais le prix aussi. Dès lors... ■

Conclusion

★★★ *Le Stelvio Quadrifoglio est loin d'être parfait mais on lui donne 5 étoiles pour son comportement enchanteur, ses performances de haut vol et son prix maîtrisé. À son volant, les sensations ressenties ne sont pas loin de certaines sportives traditionnelles. Malheureusement, en France, on n'aime pas les voitures qui procurent du plaisir: ce Stelvio écope de 10 500 € de malus, plus 2 500 € car il dépasse 36 CV.*



Qualités

- + Comportement de sportive
- + Performances impressionnantes
- + Prix maîtrisé

Défauts

- Sonorité du V6 étouffée
- Attaque pédale de freins
- Fiscalité assassine

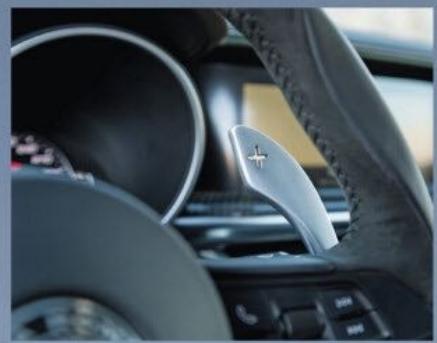




EXPLOSIF
Le V6 n'est pas à l'aise en bas du compte-tours et n'aime pas les hauts régimes. Mais entre les deux, c'est de la dynamite!

AMBIANCE
Le Stelvio n'est pas le mieux fini ni celui qui propose les équipements les plus aboutis mais l'ambiance sportive y est très réussie.

SOLICITÉS
Les magnifiques jantes abritent des disques perforés qui souffrent lors des descentes de col. Les carbone/céramique sont facturés 7 500 €.



PARAMÉTRABLE
La boîte 8 est efficace. À côté, la molette du DNA permet de choisir les modes de conduite jusqu'au bien nommé Race...

AUX DOIGTS
Les palettes en véritable alu, solidaires de la colonne de direction, sont belles... et utiles en conduite sportive.

Prix

Modèle hors options : 91 400 €	Modèle à l'essai : 97 000 €
Émissions CO ₂ : 210 g/km	Puissance fiscale : 41 CV
Malus écologique : 10 500 € + 2 500 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, alerte anticollision avec détection piétons, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle de vitesse en descente, ESP, radars de stationnement avant et arrière, surveillance des angles morts.

Agrement : accès et démarrage mains libres, audio 8 HP, banquette rabattable 40/20/40, caméra de recul, climatisation automatique bizona, contrôle dynamique du châssis, détecteurs de pluie et de luminosité, feux diurnes et arrière à led, frein de parking électrique, gestion automatique des feux de route, hayon électrique, jantes 20", modes de conduite DNA Pro, multimédia, radio MP3 et navigation 3D sur écran 8,8", ordinateur de bord 7", palettes au volant, phares bi-xénon directionnels, prises Aux-in et USB (3), régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs dégivrants, rabattables et photosensibles, rétroviseur intérieur photosensible, sièges sport cuir/Alcantara, suspension pilotée, volant cuir.

Options

	↳ option modèle essayé
Ambiance intérieure bi-ton	1000 €
Étriers de frein en couleur	450 €
Freins carbone/céramique	7500 €
↳ Peinture métallisée rouge Competizione	2500 €
Régulateur de vitesse adaptatif	900 €
Sièges baquets Sparco cuir/Alcantara	3900 €
↳ Surpiqures contrastées	500 €
Système audio Harman Kardon 14 HP 900 W	1100 €
Toit panoramique ouvrant	1600 €

Packs

↳ Pack Sièges Électriques	1500 €
---------------------------	--------

Sièges avant électriques 8 positions avec mémoires conducteur, réglages lombaires électriques, sièges et volant chauffants

Performances

Vitesse maxi (km/h)	283
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	3,8
Consommations	
Mixte (l/100 km)	9
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	11,7 / 7,5
Réservoir (l)	64

Dimensions

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,70 / 1,95 / 1,68
Empattement (m)	2,82
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	525 / 1600

Technique

Moteur	V6 biturbo, injection directe essence
Cylindrée (cm ³)	2891
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 6500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 de 2500 à 5000
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillière, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12,1
Suspension avant	double triangulation, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortissement piloté + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4x4 semi-permanent (de 0/100 % à 50/50%)
Boîte de vitesses	BVA 8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1830 / NC
Pneumatiques	Pirelli P Zero
Dimensions	255/45 & 285/40 YR 20



**LE VELAR N'APPORTE PAS GRAND-CHOSE
À LA GAMME RANGE ROVER. DESSINÉ
COMME UN CONCEPT CAR, IL NE SEMBLE LÀ
QUE POUR JOUER LES GRANDS FRÈRES DE L'EVOQUE.
CE QUI, VU LE SUCCÈS DE CE DERNIER,
SUFFIT AMPLEMENT COMME RAISON D'EXISTER !**

Texte Patrice Chéreau Photos Joël Payrou

TRAITS DE



RANGE ROVER
VELAR D240
R-DYNAMIC SE

PRIX : 77 500 €
PUISANCE FISCALE : 14 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 2940 €

CARACTÈRE

LE VELAR REPREND À SON COMPTE LA RECETTE DE L'EVOQUE : UNE LIGNE DE CONCEPT CAR ET UN HABITACLE HIGH-TECH.



Si l'explosion du marché des SUV a profité aux marques généralistes, les constructeurs historiques de 4x4 n'ont pas été en reste, pour peu qu'ils aient réussi à faire évoluer leur offre à temps. C'est le cas de Land Rover. Non seulement le Britannique (passé sous le contrôle de Tata en 2008) a désormais deux marques en une – Land Rover et Range Rover – mais il a multiplié par deux le nombre de modèles à son catalogue. Partant d'un Defender, d'un Discovery et d'un Range Rover, il est arrivé à un Discovery Sport et un Discovery sous le label Land Rover et un Evoque, un Velar, un Range Sport et un Range badgés Range Rover. Dans cette liste le Velar est le dernier arrivé. Déjouant les pronostics qui le

voyaient combler le trou entre l'Evoque (4,37 m) et le Range Sport (4,88 m), le nouveau venu a préféré s'étirer sur 4,80 m. Étrange ? Peut-être sauf si on le considère comme le grand frère de l'Evoque, alors que le Range Sport serait le petit frère du Range. Nous voilà avec deux sous-familles chez Range Rover, elle-même sous-famille Land Rover !

Avant de commencer, soulevons une ambiguïté qui évitera bien des malentendus. En dépit de sa ligne d'athlète, le Velar n'est pas le plus sportif des Range Rover. Ce rôle revient au (bien nommé) Range Sport. Non, le Velar est, comme le spécifie le constructeur, "le plus avant-gardiste" des Range Rover. Ceux qui s'attendent à trouver une motorisation hybride-rechargeable, avant-gardiste s'il en est, en seront pour leurs frais. Celle-ci existe bel et bien mais est réservée



“ Les 240 ch, tirés d'un simple 4 cylindres, n'offrent pas les performances en relation avec le physique suggestif du Velar. ”



au Range et au Sport pour le moment... Le Velar est avant-gardiste, mais dans les détails, pour ne pas dire les gadgets. Les flancs, lisses comme des galets, sont ainsi dépourvus de poignées. Ces dernières sortent de la carrosserie lorsqu'on appuie dessus pour déverrouiller et se rétractent suite à la manœuvre inverse. L'effet est assez saisissant même si on se dit rapidement qu'il manque à ces poignées un système d'extraction automatique lorsque l'on s'approche, sans avoir besoin d'appuyer dessus. N'allons pas trop vite en besogne, ce sera certainement la prochaine étape. Pour finir à ce sujet, nous préciserons que le système ne détériore en rien la facilité de préhension desdites poignées.

L'ouverture de la porte dévoile un habitacle qui a de quoi laisser bouche bée. Land Rover, comme •••



ÉRECTILES

Les poignées sortent en appuyant sur le bouton situé dessus mais pas automatiquement à l'approche du conducteur.



FINESSE

Les phares Matrix led (de série), doublés de la signature diurne, marient élégance et efficacité d'éclairage.



INSPIRÉS

Les feux arrière s'inspirent du dessin de ceux du Range Sport mais dans une version plus effilée.

BIEN VU La plupart des informations sont accessibles sur les 3 écrans, au choix. Cela permet une hiérarchisation sur-mesure des niveaux de lecture.



OMBRELLE AUTOMATIQUE
À chaque fois que l'on coupe le contact, le store du grand toit panoramique se ferme automatiquement. Cela évite à l'habitacle de surchauffer en plein soleil. Au démarrage, il se rétracte pour laisser entrer un maximum de lumière dans l'habitacle.

PARAMÉTRABLES

Les compteurs 100 % digitaux peuvent être paramétrés. Si l'affichage le plus usuel reste celui avec la carte du GPS au centre des deux compteurs, celui qui place un compteur au centre (cf. p.38) est également intéressant. Il est ainsi possible de définir deux écrans supplémentaires de part et d'autre.

LE LUXE DANS LE DÉTAIL

Dès le premier niveau de finition S, le dossier de banquette se règle électriquement en inclinaison. C'est loin d'être indispensable mais cela positionne le Velar dans le haut de gamme.



PEU SENSIBLES

Les raccourcis du volant fonctionnent par appui classique ou via une commande sensible (variation du volume en faisant glisser le doigt entre le + et le -). Dans les deux cas, il faut souvent s'y reprendre à plusieurs fois avant d'obtenir l'effet désiré.

SANS CRAN D'ARRÊT

Avec un peu d'entraînement, la commande de boîte rotative se manie bien et elle est suffisamment rapide lors des manœuvres (passage de D en R). En revanche, on comprend mal l'absence de verrouillage entre les positions D et N, alors qu'il y en a un entre D et S.

DÉTAILS NÉGLIGÉS

Si la présentation générale se montre soignée, dans son dessin comme dans le choix des matériaux et leur assemblage, certains détails semblent avoir été bâclés. C'est, par exemple, le cas de crochets latéraux de coffre, mal ajustés.



À REVOIR Avec plus de 2 m de large et une visibilité périphérique médiocre, il n'est pas normal que la caméra 360° soit en option sur toutes les finitions.



Qualités

- ✓ Ambiance distillée dans l'habitacle
- + Excellent niveau de confort
- + Consommation maîtrisée

Défauts

- Tarifs coûteux
- Espace aux jambes à l'arrière
- Poids sensible

VERDICT

SUR LA ROUTE

Ville

Moteur discret, diamètre de braquage correct (12 m), absence d'â-coups de boîte, le Range Velar a quelques atouts à faire valoir en ville. Mais ses défauts les occultent : le gabarit, la piétre visibilité périphérique (y compris ¼ avant) et la difficulté à savoir où sont les roues peuvent donner des sueurs froides, en particulier dans les parkings.

Route

Le Velar n'est pas un grand sportif puisque son comportement est moins dynamique que celui d'un Range Sport. Mais son châssis se montre efficace et sa transmission qui privilégie la propulsion permet de s'amuser un peu. Le confort de suspension est remarquable et le moteur à l'aise pour relancer sur les premiers rapports.

Autoroute

Stable, profitant d'une insonorisation soignée et d'un excellent travail de filtration de la suspension pneumatique, le Velar se pose comme le roi de l'autoroute. Les sièges procurent un bon confort et leur manque de maintien du fessier n'est, dans ce type d'utilisation, pas gênant. Aides à la conduite faciles à paramétrier.

BIEN CHAUSSÉ
En version R-Dynamic SE, le Range reçoit déjà des jantes de 20". En option, il peut monter jusqu'à 22". En ville, compte tenu du gabarit, elles sont très exposées aux chocs.



L'ESTHÉTIQUE A PRIMÉ SUR LE CÔTÉ PRATIQUE, EN TERMES D'ESPACE À L'ARRIÈRE ET DE VISIBILITÉ PÉRIPHÉRIQUE.

••• Volvo dans un sens, a trouvé le moyen de décliner le premium à sa manière, plus élégante et chaleureuse que ce qui se fait chez les Allemands. Surtout dans la définition qui illustre cet essai. L'habitacle mêle avec un goût sans faille les différents matériaux (verre, inserts piano, cuir, aluminium) et la magnifique sellerie (cuir, suédine, tissu) donne l'impression de s'installer dans les pages d'un magazine de décoration. La finition atteint un niveau impressionnant. Parois de coffre recouvertes de moquette, contre-portes habillées de cinq matériaux différents, ciel de pavillon de toit en Alcantara, le tableau est pour le moins flatteur. Et si les assemblages n'ont pas la perfection clinique de ceux d'une Audi, l'ensemble n'en est pas moins cohérent.

L'aménagement de la planche de bord est, lui aussi, une réussite. Pas au niveau des compteurs qui, en dépit de l'affichage digital, ne sont pas aussi impressionnantes que ceux du groupe VW. L'ensemble de la console centrale l'est, en revanche, impressionnante. En haut se positionne un magnifique écran tactile capacitif de 10" qui, affleurant à la planche de bord à l'arrêt, se redresse à la mise du contact pour faciliter sa manipulation. On retrouve l'interface maison, simple sans être totalement limpide, avec quelques manques comme l'impossibilité de programmer une destination GPS avec la commande vocale. La connectivité offerte est seulement correcte. Si les interfaces Apple CarPlay et Android Auto sont absentes, il sera possible de profiter de la musique de son smartphone via USB ou Bluetooth.

Sous l'écran multimédia prend place une console entièrement tactile permettant de paramétriser la température, les sièges, la radio et les modes de conduite. Seuls trois boutons physiques demeurent, celui du volume de la radio, et deux commandes rotatives contextuelles, c'est-à-dire que leur affectation change en fonction du menu considéré. Celle du côté conducteur peut ainsi servir à régler la température, l'intensité de chauffage du siège ou encore le mode de conduite. La

fonctionnalité dépend du menu affiché sur l'écran de 10" et est répétée dans le bouton rotatif. La manipulation de cette tablette tactile se révèle assez intuitive mais de là à dire qu'elle apporte un confort d'utilisation par rapport à une présentation classique, il y a un pas. Ce qui ne fait pas de doute, en revanche, c'est qu'elle est beaucoup plus agréable à contempler. Colonne de direction à réglage électrique et sièges ajustables dans 20 directions (chauffants et massants à 4068 €) offrent au conducteur une position de conduite sur-mesure. Seuls les renforts latéraux de l'assise semblent un peu maigres pour bien caler le fessier. Le volant présente des raccourcis qui •••

**ÈRE DIGITALE**

La planche de bord accueille trois écrans numériques qui donnent à l'ensemble une ambiance très high-tech. La finition atteint un très haut niveau et le choix des matériaux façonne une ambiance bien à part.

**AU CHOIX**

Les compteurs numériques peuvent être personnalisés dans le type d'affichage et les informations choisies. Certaines sont aussi accessibles via les autres écrans.

**ÉTRANGE**

L'écran du GPS est de très belle qualité. Il se redresse à la mise du contact pour faciliter la lecture... mais se rétracte parfois ensuite, sans raison.



SAISISSANT!
L'écran de console centrale est magnifique. Les boutons rotatifs sont contextuels: leur fonction (indiquée au centre) varie suivant le menu sélectionné.



AU VOLEUR!

Le Velar reprend la commande rotative jusqu'ici réservée à Jaguar. La boîte passe les rapports avec une grande douceur.

••• sont, pour certains, sensibles. Il est ainsi possible d'augmenter le volume en glissant le doigt entre le “-” et le “+”. Placés sous une vitre, ils sont à la fois élégants et peuvent changer de fonctionnalité grâce à un rétroéclairage évolutif (le satellite de gauche affiche, successivement, les raccourcis de la radio ou de l'ordinateur de bord). Sans excès de générosité, les rangements à l'avant se montrent suffisamment nombreux avec un bac sous l'accoudoir central (renfermant 2 prises USB, une 12V et les lecteurs de cartes SD et HDMI) et un discret vide-poches derrière l'écran de la console centrale.

Les passagers arrière seront confortablement installés à condition de n'être que deux. La banquette, d'ailleurs, ne semble pas avoir été dessinée pour accueillir plus d'occupants. La place aux jambes se révèle très moyenne dans l'absolu, médiocre si l'on se souvient que le Velar mesure 4,81 m de long. Seules consolations, les bouches de ventilation, les sièges arrière chauffants et l'inclinaison du dossier électrique (compris avec l'option sièges électriques et massants).

Le coffre appelle la même réflexion que les places arrière: au premier abord, on apprécie la capacité de chargement de 555 dm³. Puis on se souvient qu'un 3008 avance 547 dm³ pour une longueur de 4,45 m (soit 36 cm de moins)! Notons qu'un grand bac se cache sous la première moitié du plancher et que le seuil de chargement - 84 cm - peut être abaissé grâce à la suspension pneumatique (de 40 mm à la coupure du contact et de 50 mm via la console centrale).

En diesel, motorisation toujours adaptée à ce gabarit de véhicule, le Range Velar propose trois niveaux de puissance: 180 ch, 240 ch et 300 ch. La version 180 ch fait appel à un 2.0 4 cylindres, la 300 ch à un 3.0 V6 et la 240 ch... au “petit” 4 cylindres également. Le prestige en prend un coup. C'est malgré tout la proposition médiane qui a retenu notre attention, plus raisonnable (de 8000 €) que le V6, et sachant que les 2028 kg de ce beau bébé demandent •••

••• tout de même quelques arguments pour être déplacés. Effectivement, il ne faut pas moins que ces 240 équidés, bien épaulés par un couple de 500 Nm disponible dès 1 500 tr/mn. Malgré cette artillerie, le 4 cylindres déplacera le Velar avec conviction, jamais avec aisance. Les 30,6 secondes réalisées sur les 1 000 m départ arrêté sont ainsi exactement le même temps que celui d'un Volvo XC90 D5 qui n'a pas une once de sportivité et pâtit d'un déficit de puissance de 15 ch... Les reprises sont dans la même veine (8,4 secondes sur le 90 à 130 km/h) et le Suédois et ses sept places seront toujours devant. Mais l'Anglais a le bon goût de ne pas faire payer ses performances sans éclat par une consommation démesurée puisque son appétit est contenu à 8,3 l/100 km.

Le Velar propose trois modes de conduite tout-terrain (herbe-gravillon-neige, boue-ornières, sable), ce qui paraît beaucoup et trois modes sur route (dynamique, eco, auto) ce qui paraît juste suffisant. En mode auto, le niveau de confort offert est

remarquable. La suspension pilotée parvient à filtrer les défauts de la chaussée avec une belle efficacité, et ce en dépit des roues de 21 pouces. Jamais elle ne percute sur une saignée ni ne talonne sur une compression. Et l'on accepte les quelques mouvements de caisse comme un moindre mal pour obtenir cet excellent niveau de confort. Lequel est idéalement complété par une insonorisation soignée, que l'on considère les bruits aérodynamiques ou mécaniques. En mode dynamique, les suspensions deviennent plus fermes, sans que cela soit réellement probant. La caisse est alors mieux maintenue même si elle gîte encore lors des gros appuis. Dans le sinueux, le poids se fait sentir en tirant l'auto vers l'extérieur mais en évitant d'aborder les courbes trop vite (pour se mettre à l'abri du sous-virage), il est possible de placer un train arrière qui réagit avec progressivité à l'accélérateur ou au lever de pied. Les réactions sont très sûres, surveillées de près par l'électronique et au bout de quelques enchaînements, on lève le pied pour éviter de laisser les pneus dans la bataille. La

“Le Velar transporte ses passagers dans un confort et une ambiance à part. En cela, il porte en lui les gènes de Range Rover.”

**RIEN DE TROP**

Dans 4,81 m, le Velar n'a pas réussi à trouver quelques centimètres pour les jambes des passagers arrière. L'espace y est compté.

**TOUT CONFORT**

Moyennant 4068 €, les sièges sont réglables dans 20 directions, chauffants (à l'arrière aussi), ventilés et massants.



VERDICT

VIE À BORD

Habitabilité

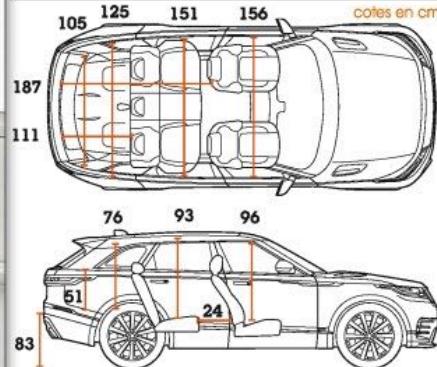
Spectaculaire... ainsi pourrait-on résumer l'habitacle du Velar qui marie sans faute de goût les équipements modernes (3 écrans digitaux) à des matériaux savamment choisis qui distillent une ambiance raffinée et chaleureuse. La finition se révèle soignée, seul l'espace réservé aux jambes des passagers est indigne d'un véhicule de 4,80 m de long.

Coffre

Les choix esthétiques pèsent aussi sur le volume de coffre. La valeur de 555 dm³ est généreuse mais décevante par rapport à l'encombrement extérieur. Il est possible d'obtenir une belle surface de chargement en rabattant les dossier (40/20/40). Assise de banquette fixe, pas de poignées pour rabattre les dossier depuis le coffre: la modularité s'en tient au minimum.

Technologies

Le Velar est à la page en matière de technologies. Mais comme souvent dans le premium, il faudra recourir aux options pour profiter de la plupart d'entre elles. Les écrans tactiles ont le mérite de ne pas compliquer l'ergonomie même si celui de la console centrale présente parfois des commandes petites. Interfaces Apple CarPlay et Android Auto absentes.

Dimensions intérieures

direction engage bien en début de braquage mais perd ensuite son pouvoir informatif de sorte qu'il est difficile, une fois en courbe, de savoir exactement où sont les roues. Les freins, dont les disques semblent perdus dans les immenses roues de 21 pouces, font ce qu'ils peuvent pour freiner les 2028 kg et les distances se situent dans la moyenne.

Avant tout choix de motorisation ou de finition, il faudra trancher entre une définition du Velar classique ou R-Dynamic, facturée 3 400 € de plus. Cette dernière, dont est équipé notre modèle d'essai, se distingue par des attributs plus sportifs comme le bouclier avant ajouré dans sa partie basse, les prises d'air sur le capot ou les palettes de changement de vitesses au volant. La version SE, avant dernier niveau de gamme, ne fait pas de largesses : l'aide au maintien dans la voie n'est pas active, le régulateur n'a pas de fonction embouteillages, la caméra de stationnement n'est pas panoramique et le hayon électrique est doté d'une fonction mains libres que nous n'avons jamais réussi à faire fonctionner. ■

**MOYEN**

Le coffre avance un volume de 555 dm³. C'est une bonne valeur pour un SUV mesurant 4,60 m. Sauf que l'Anglais fait 21 cm de plus...

**À PLAT**

Pas de poignées pour rabattre le dossier de banquette depuis le coffre mais, au moins, le plancher est parfaitement plat.



Prix

Modèle hors options : 77 500 €	Modèle à l'essai : 90 846 €
Émissions CO ₂ : 154 g/km	Puissance fiscale : 14 CV
Malus écologique : 2940 €	Garantie : 3 ans, 100 000 km

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement involontaire de ligne, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, contrôle de stabilité de l'attelage, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence automatique en ville, Pack Aide au Stationnement (détecteurs d'obstacle à 360°, détection trafic en marche arrière), Pack Grands Axes 1 (surveillance des angles morts, contrôle de vigilance du conducteur, régulateur adaptatif aux limitations), régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, audio Meridian 17 HP 825 W, caméra de recul, climatisation automatique bizona, compteurs numériques 12,3", dossier de banquette inclinable électriquement, écrans tactiles 10", feux avant et arrière à led, frein à main électrique, hayon électrique mains libres, jantes 20", navigation Pro, ordinateur de bord, palettes de changement de vitesse en chrome, Pack Smartphone (accès contacts, calendrier, musique via USB, avec InControl Apps), pédalier alu, phares Matrix led, prises USB (2) et 12 V (3), rétroviseurs extérieurs rabattables, dégivrants et photosensibles, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir perforée et suédine, services connectés Connect Pro (info trafic, vue satellite, prix carburant, envoi trajet), avec hotspot wi-fi, sièges avant électriques (10 directions) avec mémoires conducteur, Terrain Response (3 modes tout-terrain), volant cuir.

Budget

Options

	↳ option modèle essayé
Affichage tête haute	1363 €
Caméras panoramiques	822 €
↳ Contrôle de la progression en tout-terrain (ATPC)	292 €
↳ Jantes 21"	2621 €
↳ Lumière d'ambiance intérieure configurable	260 €
↳ Peinture métallisée	936 €
Sièges avant électriques (20 directions) à mémoires, chauffants et ventilés, sièges arrière chauffants	4068 €
Stationnement semi-automatique	612 €
↳ Suspension pneumatique	1654 €
↳ Tapis de sol	104 €
↳ Terrain Response 2	208 €
↳ Toit panoramique ouvrant	1779 €
↳ Volant réglable électriquement	416 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
Pack Grands Axes 2	2007 €
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, surveillance active des angles morts	
↳ Pack Intérieur Tissu Premium	1804 €
Assise et dossier en Suédine et tissu premium, volant en Suédine, palettes de changement de vitesses en métal	

VERDICT

V BUDGET

Voilà un argument que le Velar ne peut pas mettre en avant. Non seulement il affiche des tarifs coûteux mais il réserve aussi quelques mauvaises surprises en option (pas de caméra 360° sur un véhicule à 77 500 €). En usage normal, la consommation reste dans des valeurs plutôt basses (8,3 l/100 km). Mais en augmentant le rythme, le "petit" 4 cylindres se laisse logiquement aller à la boisson. Comptez alors 10 l/100 km.

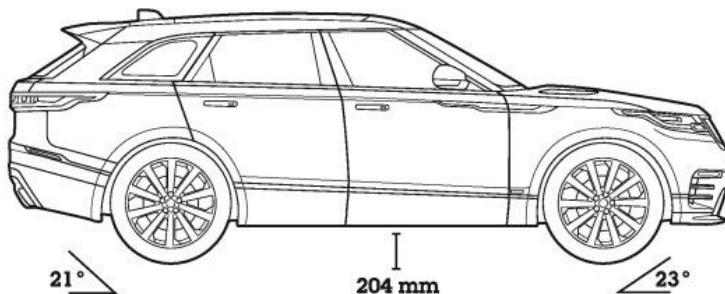
EVOQUE XXL, LE VELAR
RISQUE DE FAIRE DE
L'OMBRE À SES RIVAUX, Y
COMPRIS AU RANGE SPORT.



ADDITION SALÉE

Le Velar ne brade pas ses qualités. Comme chez les rivaux Allemands, les options (13350 € ici) peuvent faire flamber la facture. L'appétit, lui, est maîtrisé (8,3 l/100 km).

Aptitudes à l'évasion



LE ROI DE L'ÉVASION

Le Velar fait honneur au badge qu'il porte. L'ensemble des systèmes liés à la progression hors route est piloté par le Terrain Response. Il propose trois modes distincts : herbe-gravillons-neige, boue-ornières, sable. Chacun règle la garde au sol au plus haut (251 mm avec la suspension pneumatique), adapte la gestion de la transmission intégrale (par embrayage multidisque) et des aides électroniques. Le Terrain Response 2 (208 €) évite même au conducteur d'avoir à choisir en sélectionnant automatiquement le mode le plus adapté. Pour faciliter encore sa tâche, il peut opter pour le contrôle de la progression en tout-terrain (ATPC à 286 €) : une fois programmée la vitesse d'évolution via les commandes au volant (entre 3,6 et 30 km/h), le

conducteur n'a plus qu'à se concentrer sur la direction. Le contrôle de vitesse en descente (HDC) est de série et la liste des options propose un blocage de différentiel arrière actif (1 259 €) et le Wade Sensing (1 186 €) qui sonde les passages de gués pour en connaître la profondeur ou repérer des obstacles non visibles depuis la surface !

VERDICT

TOUT-TERRAIN

Même équipé de ses pneumatiques à profil routier, le Range Velar est capable de prouesses en tout-terrain. Et l'électronique transforme le conducteur bâotien en aventurier rompu à tous les secrets du franchissement. Seul son poids peut être un handicap dans certains cas.

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



Jaguar F-Pace
2.0D 240 ch

À partir de 53 700 € Puissance fiscale : 15 CV

Le Jaguar F-Pace est le frère ennemi du Velar : il partage la même plateforme, les mêmes motorisations et joue aussi sur son physique pour faire pencher la balance. Le Jaguar se montre, à motorisation équivalente, plus sportif. Meilleur en accélérations comme en reprises, le F-Pace profite ici d'un poids inférieur à celui de son concurrent. Avantage dont il ne tire pas profit au chapitre de la consommation puisqu'il demande, en moyenne, 0,2 l/100 km de plus que le Velar. Le comportement du Jaguar est plus agile mais pas plus efficace. De surcroît, il se montre un ton en dessous de son rival en confort. Dans l'habitacle, la finition du Range impressionne mais il est plus cher.



Mercedes GLC Coupé
350d 258 ch

À partir de 62 149 € Puissance fiscale : 15 CV

Si l'on s'en tenait aux dimensions, le GLE (4,82 m) serait le rival direct du Velar. Mais datant de 2011, il ferait long feu devant l'Anglais. Mieux vaut se tourner vers le GLC Coupé (4,74 m) qui, dans sa philosophie, se rapproche du Velar. Le budget demandé par le Range permet d'accéder à la version 350d (V6 de 258 ch) : la confrontation tourne court en performances et agrément. En comportement, le Mercedes rafle la mise avec plus d'agilité et pas moins de confort. Seul son appétit plus appuyé (8,8 l/100 km) le dessert. Dans l'habitacle, la présentation à l'allemande est moins chaleureuse mais tout aussi soignée. Les passagers arrière seront plus à l'aise ici que dans le Velar, mais les bagages nettement plus à l'étroit.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	202
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,2
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	30,6
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,4
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 67
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	43,2 / 63,2 / 66,5
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	8,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	9,3 / 7,9 / 7,6
Réservoir (l)	60
Autonomie (km)	722

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,81 / 2,04 / 1,67
Empattement (m)	2,88
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	24
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	156 / 151
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	555 / 1731
Seuil de chargement (cm)	83
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	111 / 105 / 51
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	187 / 125 / 76

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée (cm³)	1999
Puissance maxi (ch à tr/mn)	240 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1500
Châssis	caisse autoporéeuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique variable
Diamètre de braquage (m)	12
Suspension avant	double triangles, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4x4 permanent (0-100 % à 100-0 %)
Boîte de vitesses	BVA8
Rapports de boîte	4,71 / 3,14 / 2,11 / 1,68 / 1,29 / 1 / 0,84 / 0,68
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2028 / 2500
Pneumatiques	Michelin Latitude Tour HP
Dimensions	265/45 R 21

Conclusion

Le Velar, c'est un peu comme une œuvre d'art : son utilité est limitée mais le plaisir de le posséder annule toute objectivité. Véritable concept car sur roues, il ménage un habitacle aussi high-tech que chaleureux et distille un confort qui en fait une redoutable machine à abattre des kilomètres. En revanche, il n'est ni très grand ni modulable ni agile ni performant. En un mot, c'est avant tout un achat coup de cœur... comme un certain Evoque, dont il reprend l'esprit. Logique !

ALLOCATION



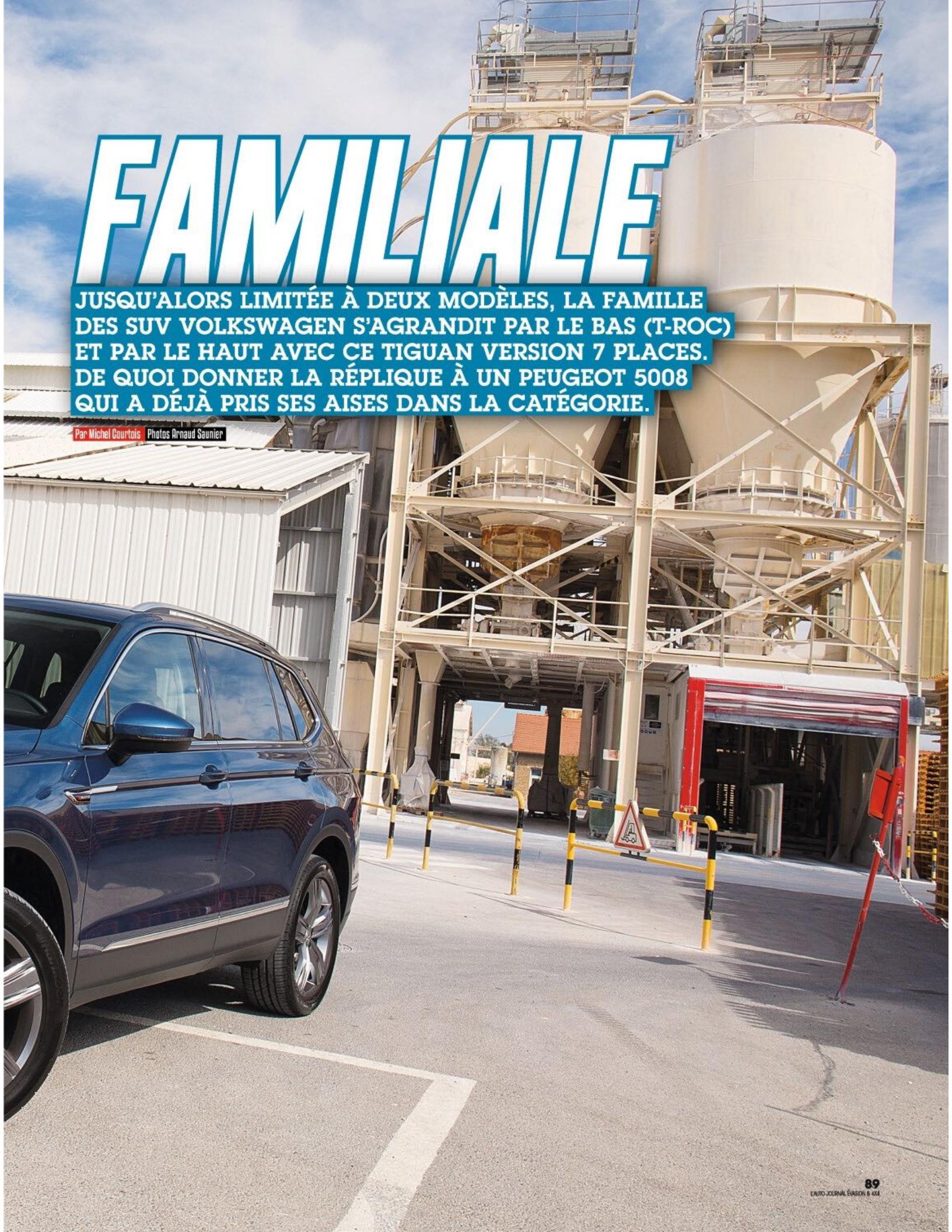
VW TIGUAN ALLSPACE
TDI 150 DSG7 4MOTION
CARAT EXCLUSIVE

PRIX : 48 490 €
PUISANCE FISCALE : 9 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 2 773 €

FAMILIALE

JUSQU'ALORS LIMITÉE À DEUX MODÈLES, LA FAMILLE DES SUV VOLKSWAGEN S'AGRANDIT PAR LE BAS (T-ROC) ET PAR LE HAUT AVEC CE TIGUAN VERSION 7 PLACES. DE QUOI DONNER LA RÉPLIQUE À UN PEUGEOT 5008 QUI A DÉJÀ PRIS SES AISSES DANS LA CATÉGORIE.

Par Michel Courtois Photos Arnaud Saunier





RIGUEUR

En version allongée, le Tiguan est un peu plus indolent dans ses prises d'appui. Mais son comportement reste neutre et rassurant. Le TDI 150 ch s'en sort bien à vide. En charge, c'est une autre histoire...

LA VERSION 7 PLACES DU TIGUAN EST

Les SUV veulent décidément la peau des monospaces. Non contents d'avoir déclenché leur extinction de la catégorie urbaine, de les mettre en sérieuse difficulté chez les compacts, ils les attaquent désormais dans leurs versions 7 places. Dans le groupe VW, qui décline les modèles comme un simple jeu de Lego, c'est Skoda qui a eu la primeur de faire son entrée sur le segment avec le Kodiaq. Il n'est pas resté longtemps seul puisque le Tiguan Allspace vient aujourd'hui lui prêter main-forte. Et ils ne seront pas trop de deux pour tenir tête au Peugeot 5008.

Tout le monde l'aura compris avant même de le lire, le Allspace est une version allongée du Tiguan. Exactement 21 cm sont gagnés par rapport au petit frère et répartis de façon équitable entre l'empattement (qui atteint 2,79 m) et le porte-à-faux arrière. Cela illustre la volonté de ménager la chèvre et le chou ou, pour ne froisser personnes, les passagers arrière et les bagages. Puisque nous y sommes, commençons le tour du propriétaire par le coffre. Les dimensions extérieures en hausse ont permis de gagner 82 dm³ de volume de chargement, à 608 dm³. C'est très bien, et même mieux que le Kodiaq (589 dm³), mais insuffisant pour espérer inquiéter le 5008 (639 dm³). D'autant que ce dernier offre la possibilité de déposer les strapontins pour gagner de la place supplémentaire sous le plancher. Le Tiguan ne va pas jusque-là et souffre même d'un plancher plus élevé que le seuil de chargement. Sous cette excroissance, de la place globalement perdue sauf pour y ranger le cache-bagages. Le Allspace pense aussi à la banquette coulissante (17 cm), aux dossier inclinables et rabattables (40/20/40), ainsi qu'au dossier de siège passager repliable pour accueillir des objets longs. Lorsque

7 personnes sont à bord, le coffre peut encore recevoir 294 dm³ de bagages, ce qui est généreux.

Nous voilà rassurés, les bagages seront bien reçus dans le Tiguan Allspace. Mais qu'en est-il des passagers ? Ceux installés à la troisième rangée ne sont pas les mieux lotis. L'espace y est restreint - aux jambes comme à la tête - et on comprend que VW a préféré privilégier les passagers de la seconde rangée. On en a la confirmation lorsque l'on essaie d'accéder ou de s'extraire des places de coffre : il faudra être souple ou jeune, les deux allant souvent de pair. Les occupants de la seconde rangée seront nettement plus à l'aise. On regrette seulement que le Tiguan n'ait pas veillé à offrir une assise plus moelleuse.

Un habitacle toujours sérieux

S'il ne regarde pas dans son rétroviseur central, le conducteur aura l'impression d'être dans un Tiguan classique. La planche de bord est reprise dans son intégralité ce qui signifie une finition au cordeau, une ergonomie soignée mais une ambiance qui ne fait pas dans la folle gaieté. Heureusement que les compteurs 100 % digitaux et le grand écran du système multimédia amènent un peu de couleur.

La construction de gamme du Allspace est calquée sur celle du Tiguan à ceci près qu'il ne retient pas les plus petits diesels et essence. Logique. Dans un SUV de cette taille, voué à rouler chargé, le diesel reste la meilleure option. Le 2.0 TDI 150 ch, vu et revu dans le groupe VW, s'acquitte plutôt bien de sa tâche étant donné qu'il doit déplacer 64 kg de plus que son alter ego à 5 places. Pas question naturellement d'envisager une conduite sportive mais le moteur permet de s'insérer dans le trafic sans avoir à ***

Qualités

- ✓ Comportement sûr
- + Qualité de présentation
- + Confort de suspension

Défauts

- Places de coffre peu confortables
- Prix conséquent
- Poids sensible



RIGORISME

Sans les compteurs digitaux et le grand écran multimédia, la planche de bord verserait dans l'austérité. La finition n'appelle pas de critique et il est facile de trouver ses repères.

ACCUEILLANTE MAIS MOINS QU'UN 5008



DÉPANNAGE

Les places de coffre ne proposent pas un espace suffisant pour des adultes. L'accès est de surcroît acrobatique.



COMPROMIS

L'espace aux jambes est suffisant mais inférieur à ce que propose le Tiguan classique pour dégager des centimètres à l'arrière. La banquette coulisse.



PRATIQUE

Le dossier de siège passager rabattable est livré de série dès la finition Confortline. La sellerie offre un meilleur confort qu'aux places arrière.



POLYVALENT
Le Tiguan sait répondre à toutes les attentes en proposant boîte auto (2090 €) et transmission intégrale (1500 €). Mais attention à l'effet sur le malus...



OISEAU

Caméra de recul et stationnement semi-automatique sont de série dès Confortline, Bravo. La vision aérienne avec modélisation 3D du Tiguan est facturée 390 €.

AGRÉMENT
Sans supplément à partir de Carat, les compteurs digitaux sur écran 12,3" sont vraiment très agréables à utiliser.

MODULAIRE
En fonction des configurations, le coffre passe de 294 à 1775 dm³.
De très bonnes valeurs. Les sièges de coffre ne sont pas amovibles.



••• anticiper. Un constat valable lorsque le véhicule est vide. Car avec sa capacité d'emport, le Allspace peut vite se retrouver face au défi de mouvoir quelques centaines de kilos supplémentaires. Il sera dans ce cas de figure rapidement dépassé. Pas de panique, la solution existe pour ceux qui envisagent de rouler régulièrement chargé via le TDI 190 ch voire le Bi-TDI 240 ch mais là, c'est de la gourmandise. Au moment de faire le plein, le Tiguan 7 places ne fait pas preuve d'une sobriété particulière. En moyenne, il se montre plus gourmand qu'un 5008 HDi 150 ch d'exactement 1 litre tous les 100 km. Mais le Français triche puisqu'il ne peut ni recevoir de boîte automatique ni de transmission 4x4. Deux équipements qui font beaucoup pour l'agrément de conduite et la polyvalence d'utilisation.

Bon confort d'amortissement

Sur la route, ce SUV familial reprend les qualités connues sur le Tiguan, à savoir un châssis neutre, efficace, doublé d'une tendance au sous-virage bien maîtrisée. Mais les dimensions supérieures et le poids en hausse rendent plus sensible une certaine indolence dans les prises d'appuis. Cela étant, le réglage de l'amortissement permet d'obtenir un très bon confort, quel que soit l'état de la route. On notera simplement la sonorité diesel peu agréable, mais heureusement pas envahissante.

Avec le TDI 150 ch, la version Allspace est plus chère que le Tiguan de 2 330 € à 3 040 € suivant les finitions. Sachant que le Tiguan est déjà cher et que le 7 places est affublé d'un malus de 2 773 € avec les jantes de 19 pouces, il ne faudra pas espérer réaliser une bonne affaire à l'achat. La dotation de cette finition Carat Exclusive est heureusement fort complète avec la sellerie cuir, les sièges avant chauffants, le système de navigation sur écran tactile 9,2" ou encore le toit ouvrant panoramique. ■

Conclusion

- ★ Le Tiguan réussit sa conversion. Tout en gardant les qualités de la version 5 places – présentation, technologie, comportement – il ajoute ses propres arguments. Parmi ceux-ci, les plus appréciables sont une capacité de chargement en nette hausse et une modularité étudiée. Seule réelle déception, les places de coffre qui sont à la fois peu accessibles et peu exploitables.

LE ALLSPACE EST MOINS PRATIQUE QU'UN TOURAN MAIS PLUS SYMPA !



ÉQUILIBRE

Les centimètres gagnés ne plombent pas la ligne qui reste équilibrée. Le poids, en revanche, fait grimper la consommation. Mais pour un SUV 7 places boîte auto 4x4, le bilan reste bon.



PRENDRE LE PLI
De face, on reconnaît le Allspace à son pli sur le capot, au-dessus de la calandre. Les phares sont à led.

IDENTIQUE
Hormis le badge Allspace, le dessin de l'arrière est en tout point identique à celui du Tiguan classique.

OPTION
La finition Carat Exclusive reçoit une monte pneumatique de 18 pouces. Ces jantes de 19 pouces sont facturées 790 €.



Prix

Modèle hors options : 48490 €	Modèle à l'essai : 53675 €
Emissions CO ₂ : 153 g/km	Puissance fiscale : 9 CV
Malus écologique : 2773 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags + airbag genoux conducteur, aide au démarrage en côte, alerte anticollision, alerte au changement de voie, alerte de perte de pression des pneus, assistant de sortie de stationnement, Bluetooth, détecteur de fatigue, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence en ville avec détection piétons, gestion automatique des feux de route, Isofix aux places extérieures arrière, radars de stationnement avec caméra de recul, reconnaissance des panneaux, surveillance des angles morts.

Agrement : accès et démarrage sans clé, audio 8 HP 4x20W, climatisation automatique tri-zone, compteurs 100 % digitaux, disque dur 64 Go, feux de jour et arrière à led, frein à main électrique, hayon électrique mains libres, interfaces smartphone (Mirror Link, Apple CarPlay, Android Auto), jantes alliage 18", modes de conduite, navigation 3D sur écran 9,2" avec commandes vocale et gestuelle, ordinateur de bord, phares led adaptatifs, port USB (2), régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables à mémoires, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir, services connectés via smartphone (appel d'urgence, suivi d'entretien, info trafic, météo, prix carburants...), sièges avant chauffants, sièges avant sport, siège conducteur électrique à mémoires et réglage lombaire, stationnement semi-automatique, toit ouvrant panoramique, volant multifonction en cuir.

Options

	↳ option modèle essayé
↳ Affichage tête haute	630 €
↳ Amortissement piloté	1190 €
↳ Caméras 360°	390 €
Contrôle et affichage de la pression des pneus	210 €
↳ Direction dynamique	240 €
Filtre de séparation coffre	260 €
↳ Jantes 19"	760 €
Peinture métallisée	650 €
Prise 230V dans le coffre	150 €
Recharge smartphone par induction	500 €
↳ Système hi-fi Dynaudio 8 HP 400 W	770 €

PRIX | ÉQUIPEMENTS | MESURES

Packs

↳ pack modèle essayé

↳ Pack Hiver	405 €
Sièges avant, volant et buse de lave-glace chauffants	
Pack Offroad	190 €
Plaque de protection moteur, pare-chocs avant spécifique avec angle d'attaque de 25°	
Pack Premium	1290 €
Affichage tête haute, caméras 360°, siège avant passager électrique à mémoires, système hi-fi Dynaudio 8 HP 400 W	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	190
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	10,8
Accélérations 1000 m d. a. (s)	32,6
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	10,9
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 63
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	49,8 / 63,5 / 66,9
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	7,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	7,8 / 7,2 / 7
Réservoir (l)	60
Autonomie (km)	821

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,71 / 1,84 / 1,68
Empattement (m)	2,79
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	12 - 29*
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	153 / 150
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm ³)	294 / 608 - 768* / 1775
Seuil de chargement (cm)	78
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	109 - 126* / 100 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	192 / 139 / 72

*banquette coulissante sur 17 cm

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée (cm ³)	1968
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1750
Châssis	monocoque
Direction	à crémaillière, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,9
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibar, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	4x4 semi-permanent
Boîte de vitesses	BVA 7
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1858 / 2500
Pneumatiques	Hankook Ventus S1 evo ²
Dimensions	235/50 R 19

À COEUR

RENAULT KOLEOS
1.6 DCI 130 CH

ZEN

PRIX : 32 900 €
PUISANCE FISCALE : 7 CV
MALUS ÉCOLOGIQUE : 50 €



VAILLANT

BATTU PAR LE PEUGEOT 5008 DANS SA VERSION HAUT DE GAMME DCI 175 CH 4X4 (AJE&4X4 N°82), LE KOLEOS RETENTE SA CHANCE, SEUL CETTE FOIS, EN CONFIGURATION PLUS MODESTE. UNE OPTION QUI NE MANQUE PAS DE PERTINENCE.

Par Julien Toldte Photos Christian Martin

L'avantage de revoir ses ambitions à la baisse en optant pour le petit moteur de la gamme, c'est que cela ne se voit pas ! Et sur un SUV, dont la ligne joue beaucoup sur les raisons d'achat, ce n'est pas anodin. Ainsi, même équipé du dCi 130 ch en lieu et place du 175 ch, le Koleos conserve une belle prestance. L'identité de la face avant séduit et Renault a eu la délicate attention de livrer les feux de jour à led de série dès le premier niveau de finition Life. Seules les jantes ne sont pas celles correspondant à la dotation de base du niveau Zen (monte de 17") mais le supplément de 500 € demandé pour les jantes 18" n'est pas excessif. Pour finir de vous convaincre, cette surmorte n'a pas d'influence sur le confort, comme nous le verrons plus tard.

Un moteur de bonne volonté

Commençons par nous intéresser à l'élément qui justifie cet essai, le petit 1.6 dCi 130 ch, en précisant qu'il doit tirer un véhicule 1652 kg. Au démarrage, disons-le tout de suite, ça commence plutôt mal. Visiblement peu à l'aise sous 2000 tr/mn, le petit bloc demande à être mis en régime pour arracher le Koleos. Cela requiert une simple habitude lorsque le véhicule est arrêté sur du plat, mais nécessite de l'attention lors d'un démarrage en côte. Une entrée en matière décevante qui va se faire oublier une fois le SUV lancé. Il ne sera jamais capable de battre des records en performances (34,2 secondes sur le 1000 m départarrêté) mais la bonne volonté du bloc permet de tenir un rythme qui n'entraîne aucune frustration. Elle surprend même, dans le bon sens du terme, lorsqu'il s'agit de relancer. Le mérite revient pour partie à la boîte de vitesses qui, si elle ne propose pas une commande très consistante, dispose d'un étagement qui permet d'exploiter au mieux les 320 Nm de couple du 1.6 dCi. Pour ce niveau de puissance, les •••

PAISIBLE

Le comportement du SUV Renault n'a pas une once de dynamisme. Il se marie dès lors bien avec ce petit diesel modeste mais volontaire.



LE JOKER DU KOLEOS EST INDÉNIABLE

••• temps affichés en reprises sont ainsi tout à fait remarquables, quel que soit le rapport considéré. Passé cette bonne surprise, on se met à craindre l'impact d'un tel étagement sur les consommations, les constructeurs justifiant régulièrement leur boîte "à rallonge" par une contrainte de sobriété. Il n'en est rien ! Le Koleos se contente d'une moyenne de 6,3 l/100 km et ne dépasse pas les 6,6 l/100 km en ville. Si l'on considère son appétit sur l'autoroute (6 l/100 km) et qu'on le rapporte à la capacité de son réservoir (60 l), on sera garanti d'espacer les arrêts à la pompe de plus de 950 km !

Et ce n'est pas un hasard si le Koleos présente de telles dispositions en matière d'autonomie : il semble avoir été pensé pour l'autoroute. Stable à haute vitesse, doté d'une isolation efficace aux bruits aérodynamiques, profitant d'une excellente filtration de sa suspension et à l'aise pour relancer sur le 6^e rapport, le Koleos ne demande qu'à abattre des kilomètres. On se met du coup à chercher le régulateur de vitesse intelligent ou l'aide active au maintien dans la voie, en vain. Le Koleos ne les propose pas, même en option. Cela ne suffit pas à ternir son bilan dynamique puisqu'il confirme un bel

Qualités

- ✓ Bon accord moteur/boîte
- + Sobriété à toute épreuve
- + Excellent niveau de confort

DÉCEVANT

Non seulement le Koleos ne propose pas 7 places mais son coffre avance 560 dm³. Ce n'est pas petit mais un 5008 revendique, lui, 639 dm³.



BASIQUE
De peur de faire de l'ombre au Scénic, le Koleos se contente d'une modularité basique (dossiers rabattables). L'espace dégagé atteint 1813 dm³.

ÉTRANGE

Comme d'habitude chez Renault, la commande pour encadrer régulateur et limiteur est mal placée. Mais une fois qu'on le sait...



SIMPLE
Simple dans les fonctionnalités proposées, le R-Link l'est aussi dans son fonctionnement. L'écran n'est pas très grand (7 pouces).





DÉCLINÉE

Le Koleos s'inspire du haut de gamme Renault, la Talisman, mais présente une finition plus soignée! Face aux meilleurs concurrents, en revanche, il lui reste des progrès à faire.

MENT SON CONFORT DE SUSPENSION

Défauts

Habitabilité quelconque

Lacunes technologiques

Qualité des matériaux

équilibre, faute de dynamisme, sur petites routes. Le châssis ne réserve aucune mauvaise surprise, les limites d'adhérence sont lointaines et les réactions progressives lorsqu'on les dépasse. Bien sûr, il n'a ni la précision ni l'agilité d'un 5008 mais ça ne lui fait pas défaut non plus.

Présentation intérieure perfectible

À l'intérieur, le Koleos ne cherche pas à surprendre, plutôt à rassurer. Sa planche de bord, conforme en tout point à ce qu'il se fait dans la Talisman, est sobre, trop dirons certains. Concernant la finition, il y a deux

façons de voir les choses. Pour une Renault, le Koleos est bien construit, avec des assemblages soignés, ce qui s'explique par sa production dans l'usine de Busan, en Corée. Mais dans la catégorie, l'usage trop abondant de plastiques rigides le place parmi les moins bons élèves. Le système multimédia se montre simple à utiliser, en partie parce qu'il ne propose pas des fonctionnalités particulièrement poussées. On cherche par exemple le système de stationnement semi-automatique, non accessible avec la finition Zen, ou à défaut la caméra panoramique, cette fois tout simplement ***



CONFORT
Bien dessinés, les sièges avant proposent un bon compromis entre le confort et le maintien du corps.



AMPLITUDE
Les passagers installés aux places extérieures disposent d'une bonne place aux jambes. Celui du milieu est moins bien logé.



CONVAINCANTS
La monte Kumho fait du bon travail sur le Koleos. Les jantes de 18 pouces sont en option à 500 € sur la finition Zen.

••• absente. On trouve heureusement les interfaces Apple CarPlay et Android Auto.

Bien que nous ayons tenté de repousser le sujet, nous ne pouvons le passer sous silence : le Koleos ne propose pas 7 places. En soi, ce n'est pas un drame. Sauf que tous ses concurrents le font, y compris le Nissan X-Trail dont il dérive techniquement. Un choix étonnant (soi-disant pour éviter la concurrence avec le Scénic 7 places) qui aurait au moins pu avoir un effet positif sur l'espace pour les passagers de la banquette. Même pas, ils seront bien installés mais sans battre de record. Alors c'est le coffre qui en bénéficie ? Non plus. Avec 560 dm³, il est très loin des 639 dm³ du Peugeot 5008. Sa modularité est de surcroît des plus limitée. ■

Conclusion

★★★ *On pensait que le petit 1.6 dCi serait le point faible du Koleos.*
 ★★★ *Pas du tout, c'est même le contraire ! Excepté le creux à bas régime, il se montre volontaire, sobre et bien secondé par une boîte à l'étagement intelligent. Le comportement sain et le confort sont également à ajouter à la liste des qualités. Les points faibles du Koleos sont à aller chercher du côté de la qualité perfectible des matériaux, du rapport gabarit/habitabilité décevant et de la technologie embarquée... dépassée.*



FIDÈLE COMPAGNON

À conduire, le Koleos ne procure pas le grand frisson. Mais son confort de suspension, son couple moteur/boîte et son impressionnante sobriété en font un fidèle compagnon des longs trajets.



À JOUR

En reprenant la signature lumineuse de la Talisman, la poupe du Koleos fait nettement plus moderne que celle des Kadjar et Captur.



BONNE SURPRISE

La commande de boîte manque de consistance mais l'étagement bien calibré permet de soigner les relances.

Prix

Modèle hors options : 32 900 €	Modèle à l'essai : 34 440 €
Émissions CO ₂ : 120 g/km	Puissance fiscale : 7 CV
Malus écologique : 50 €	Garantie : 3 ans, 150 000 km

Equipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide au démarrage en côte, freinage d'urgence autonome jusqu'à 80 km/h, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, ESP, Isofix aux places latérales arrière, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux avec alerte de survitesse, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrement : accès et démarrage sans clé, banquette rabattable (60/40), capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizona, compteurs numériques, feux de jour et arrière à led, frein de parking électrique, jantes 17", interfaces smartphone (Apple CarPlay et Android Auto), navigation Europe sur écran tactile 7", ordinateur de bord, port USB, prises Jack et 12 V (3), radio numérique, rails de toit alu, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, services connectés, sellerie mixte simili cuir/tissu, volant cuir.

Options

↳ option modèle essayé	
Caméra de recul	300 €
Jantes 18"	500 €
Peinture métallisée	740 €
Système audio Bose 12 HP avec réduction des bruits	800 €
Toit ouvrant panoramique	1200 €

Packs

↳ pack modèle essayé	
Pack Hiver	400 €

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	187
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	12,3
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	34,8
Reprises de 90 à 130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e (s)	10,8 / 12 / 15,3
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 33 / 69
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	44 / 63,8 / 68,4
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	6,6 / 6,2 / 6
Réservoir (l)	60
Autonomie (km)	952

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,68 / 1,85 / 1,68
Empattement (m)	2,71
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	32
Largeur aux coude AV / AR (cm)	148 / 145
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	560 / 1813
Seuil de chargement (cm)	76
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	96 / 106 / 47
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	183 / 131 / 76

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée (cm ³)	1598
Puissance maxi (ch à tr/min)	130 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	320 à 2000
Châssis	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12,1
Suspension avant	pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	roues avant motrices
Boîte de vitesses	BVM 6
Vitesse à 1 000 tr/mn sur chaque rapport (km/h)	8 / 14,6 / 22,6 / 31,6 / 41,3 / 50,2
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1625 / 2000
Pneumatiques	Kumho
Dimensions	225/60 R 18

RÉDUCTION PRIVILEGE DE 200 EUROS

SI VOUS VOUS INSCRIVEZ 6 MOIS AVANT VOTRE DATE DE DÉPART

CROISIÈRE D'EXCEPTION

L'auto-journal Evasion & 4x4

SÉLECTIONNÉE PAR
VOTRE MAGAZINE



NOUVEAUTÉ

NOMBRE LIMITÉ DE PLACES
8 CABINES PAR DÉPART !

Insolite et envoûtante L'AFRIQUE AUSTRALE

Passage d'éléphants
sur la rivière Chobe

AFRIQUE DU SUD • BOTSWANA • ZIMBABWE • NAMIBIE
Départs hebdomadaires de mars à décembre 2018

11 JOURS

À PARTIR DE
4 499€

PRIX PAR PERSONNE

Au départ de Paris,
pension complète, boissons,
visites et safaris inclus

UN NOUVEAU YACHT :
L'AFRICAN DREAM

SPECTACULAIRE : 4 jours de safari-croisière
sur le lac Kariba, 3 jours en lodge dans
une réserve animalière sans oublier les
célèbres chutes Victoria... et une incursion
dans la vie de Nelson Mandela !

Téléchargez la brochure complète sur
www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

Informations & Réservations
01 41 33 59 00 EN PRÉCISANT AUTO-JOURNAL

Du lundi au vendredi de 9h à 18h, le samedi de 9h à 12h

Complétez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL EVASION & 4X4 - CROISIÈRE AFRIQUE AUSTRALE - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par L'auto-journal évasion.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Tél. : _____ Email : _____

Oui, je souhaite bénéficier des offres de L'auto-journal évasion & 4x4 et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) OUI NON

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos : CroisiEurope, iStock. Cette croisière est organisée en partenariat avec CroisiEurope. L'auto-journal évasion 4x4 est une publication du groupe Mondadori France/Axel Springer (EMAS) siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex.

L'auto-journal Evasion & 4x4

CE18AFRP

CroisiEurope

Virée chic en

TRAVERSER LE SUD DE L'INDE DE COCHIN À MADRAS SUR 700 KM EN COLLECTIONNANT ANCIENS COMPTOIRS COLONIAUX, PLANTATIONS DE THÉ ET D'ÉPICES, MASSAGES AYURVEDA ET TEMPLES BOUDDHISTES MULTICOLORES, C'EST L'ESPRIT DE CETTE VIRÉE "HINDIE" AUX ACCENTS GLAMOUR.

Texte Pascale Desclos photos Christian Coupi



KATHAKALI
Les acteurs se maquillent pour le kathakali, forme de théâtre dansé, qui repose sur les expressions du visage et conte les grandes épopées hindoues.

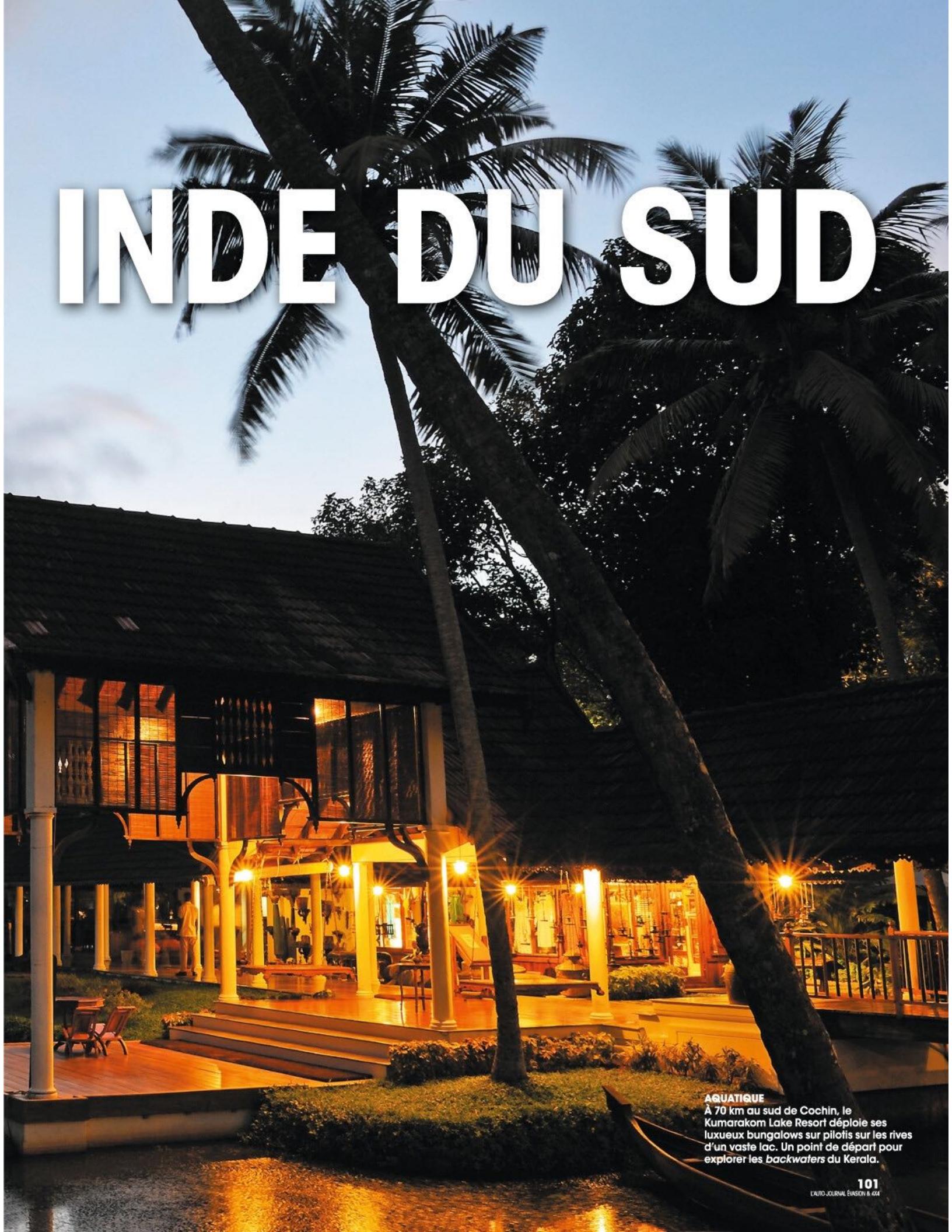


COULEURS
Sur les étals des marchés, des poudres colorées pour le rituel hindou du tika, utilisé dans les cérémonies religieuses ou pour porter bonheur.

Bienvenue
Au Kumarakom Lake Resort, au Kerala, les hôtes sont accueillis par le rituel du tika. Apposée sur le front, cette marque rouge symbolise le 3^e œil de Shiva.



INDE DU SUD



AQUATIQUE

À 70 km au sud de Cochin, le Kumarakom Lake Resort déploie ses luxueux bungalows sur pilotis sur les rives d'un vaste lac. Un point de départ pour explorer les *backwaters* du Kerala.

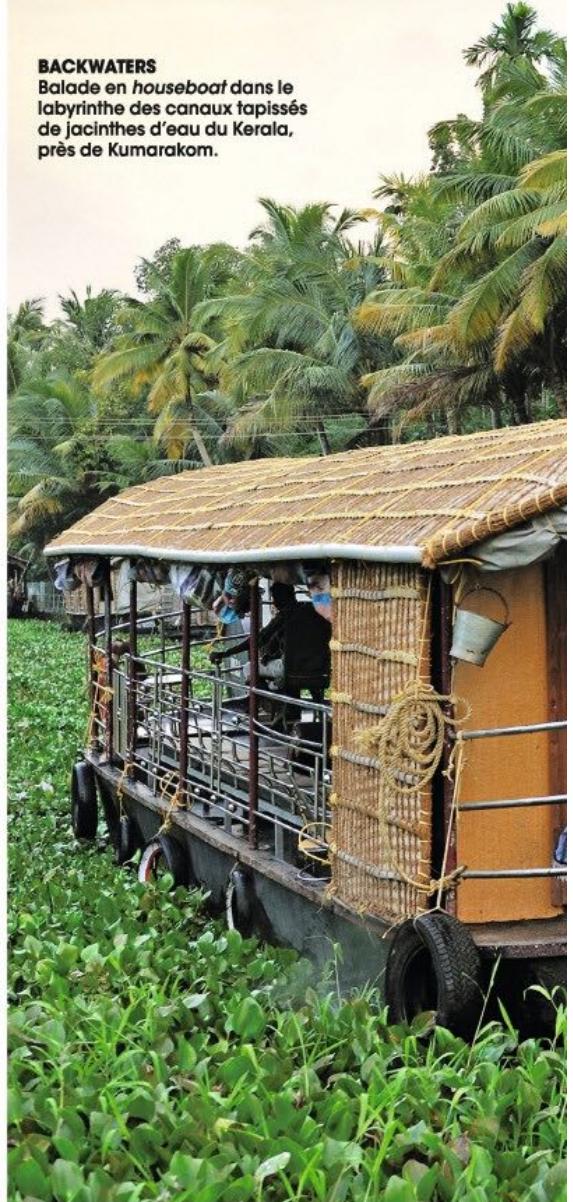
CUEILLETTE

Dans les Cardamom Hills, au Kerala, la récolte du thé Nilgiri dure toute l'année. Les femmes cueillent 20 à 50 kg de feuilles par jour.



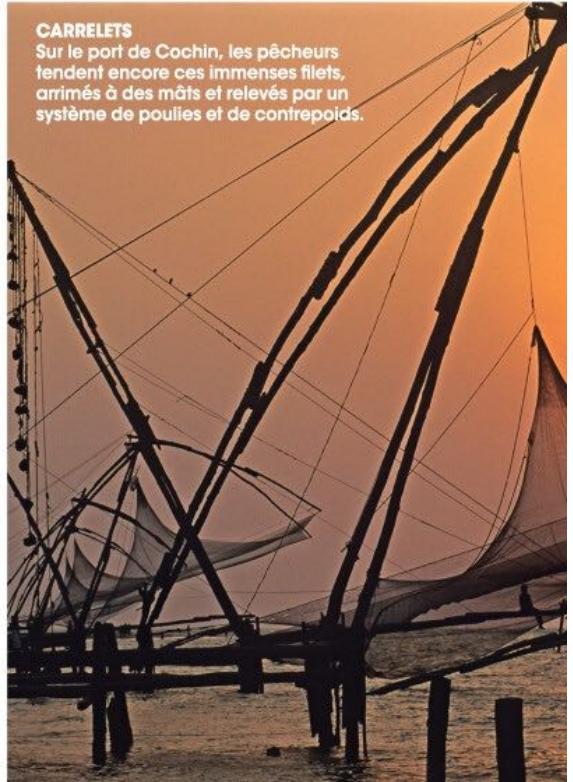
BACKWATERS

Balade en houseboat dans le labyrinthe des canaux tapissés de jacinthes d'eau du Kerala, près de Kumarakom.



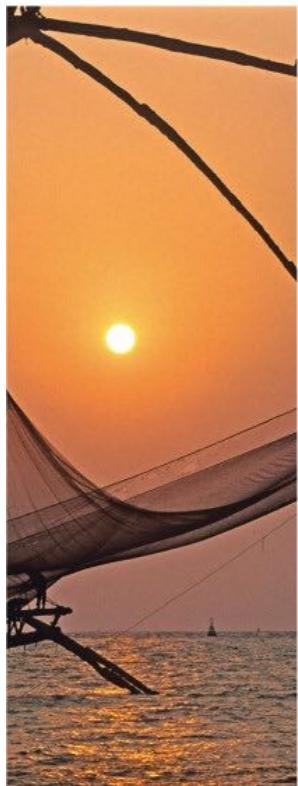
CARRELETS

Sur le port de Cochin, les pêcheurs tendent encore ces immenses filets, arrimés à des mâts et relevés par un système de pouliés et de contrepoids.





“ De l’ancien comptoir portugais de Cochin aux plantations de thé des Cardamom Hills, le Kerala fait son cinéma. ”



ÉPICES
Dégustation de dosa au Spice Village Resort de Kumily. Ces galettes à base de farine de lentilles sont servies avec curry de légumes et chutneys épices.

Sur la place de Fort Cochin, ombragée de banians (ou figuier de l’Inde), se dresse une église blanche à la façade rongée de salpêtre. Au bout de la travée, où les fenêtres ouvertes laissent passer la tiède brise tropicale, repose une dalle de pierre aux inscriptions effacées par les ans : la première tombe de l’explorateur Vasco de Gama, mort de la malaria en 1524, après avoir tracé la voie maritime du Portugal à l’Inde, via le cap de Bonne Espérance...

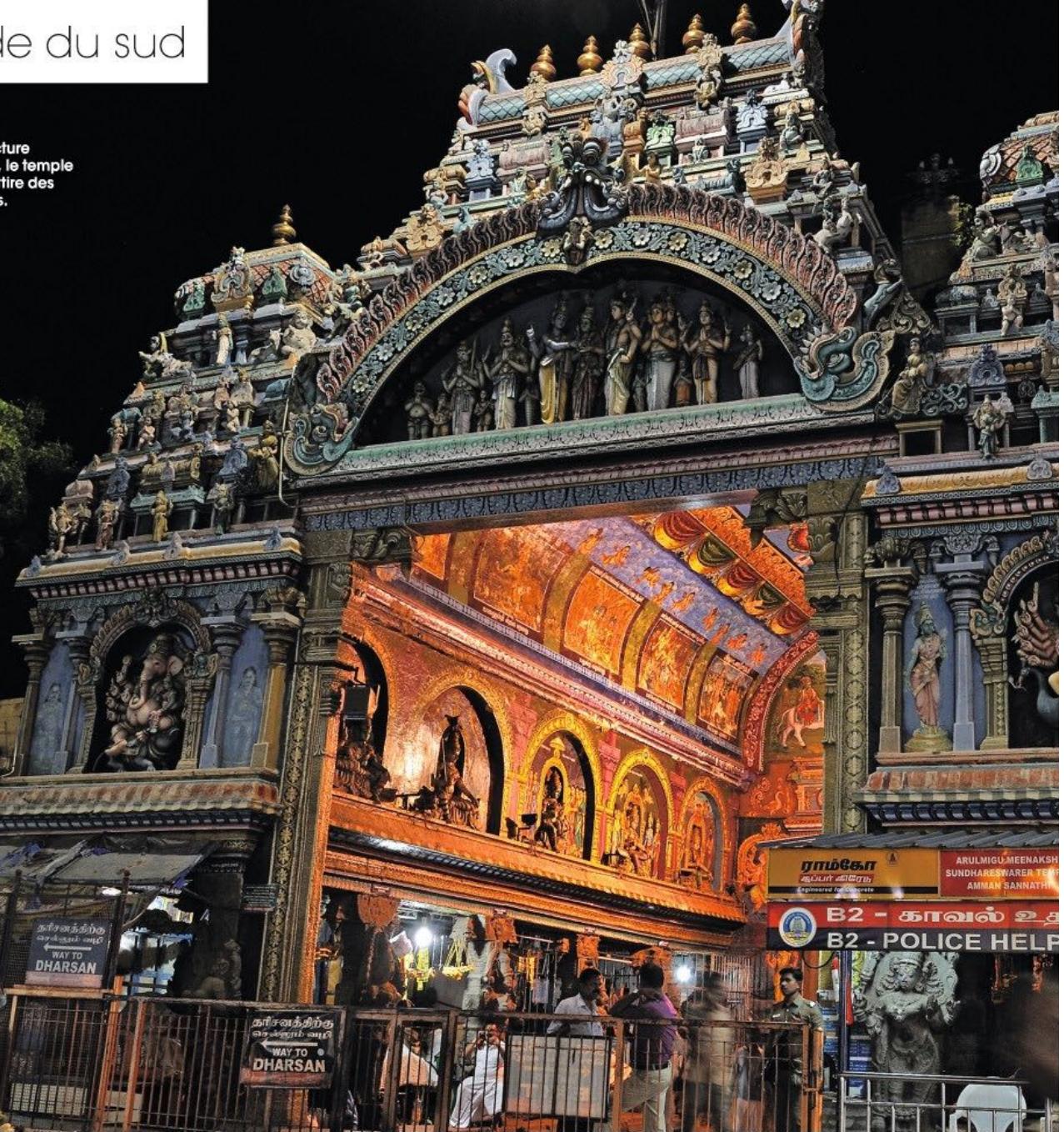
Aborder les rivages de l’Inde du Sud dans cet ancien comptoir portugais, bâti sur une presqu’île, c’est remonter le fil du temps. Dès le XVI^e siècle, son port ouvert sur la mer d’Oman prospérait grâce au commerce du poivre noir (le fameux Malabar), de la cardamome, de la muscade. Aujourd’hui, les immenses carrelets déployés par les pêcheurs au bord de l’eau amusent surtout les touristes et nombre de vieux édifices de briques ont été transformés en hôtels de charme, cafés branchés ou *antique stores*. Autour du palais du gouverneur, orné de scènes du Ramayana (poème épique fondateur de la culture hindoue), les étals regorgent de statuettes hindoues, de coffres en bois clouté, de tissus brodés. Mais l’histoire se lit entre les lignes... À la sortie de la ville, la côte de Malabar cache derrière sa frange de cocotiers un véritable labyrinthe aquatique. Embarquer pour une croisière en *houseboat* dans les *backwaters*, ces étroits chemins d’eau qui s’enfoncent dans la jungle, est une expérience propice à la rêverie. Toit en fibres tressées et ponton garni de nattes, ces “maisons flottantes” glissent avec lenteur dans la touffeur tropicale, découvrant des hameaux sur pilotis, des pêcheurs relevant leurs nasses, des paysannes en saris lavant leur linge, des chapelles blanches. 18 % de la population du Kerala est encore chrétienne. Version “luxe” de l’habitat local, avec ses villas en bois sculpté

ouvrant sur des couloirs de nage, le Kumarakom Lake Resort accueille les voyageurs au soir, le temps de quelques brasses dans la nuit tiède, d’un curry de poisson/coco sous les étoiles, d’un spectacle de kathakali. Inutile d’être expert en mythologie indienne pour saisir le sens de ces pièces de théâtre dansées. Les acteurs, habilement maquillés, savent mimer toutes les émotions humaines, yeux qui roulent pour la colère, sourcils hauts levés pour la surprise...

À 3 heures de route dans les terres, les collines des Western Ghats déroulent leurs vertes plantations de théiers, étagées en terrasses. Autour de la Connemara Tea Factory de Vandiperiyar, une fabrique fondée en 1941 par un Irlandais, des bataillons de paysannes en saris récoltent les précieuses feuilles à la main ou aux cisailles, tout au long de l’année : selon la méthode, elles peuvent en cueillir de ***

TEMPLE

Chef-d'œuvre de l'architecture dravidiennes du XVI^e siècle, le temple de Minakshi, à Madurai, attire des milliers de pèlerins tamouls.



••• 20 à 50 kg par jour, qui seront ensuite triées, fermentées à l'eau pour retirer le tanin, séchées puis enfin broyées ou calibrées. "Ici, comme dans toute l'Inde du Sud, on cultive la variété de thé noir Nilgiri, moins réputée que le Darjeeling. Ses prix peuvent pourtant grimper aux enchères internationales s'il est vendu "pleines feuilles", c'est-à-dire non broyé", explique Teenu, le contremaître.

Un peu plus loin, dans les jardins du Spice Village, les oiseaux s'égoisillent entre des bungalows aux toits de chaume. De cet écolodge "modèle", certains partent pister les rares tigres sauvages du parc national de Périyart (50 000 spécimens jusqu'en 1940, plus qu'une trentaine aujourd'hui). D'autres savourent des activités plus bucoliques. Expert en botanique, Chacko organise ainsi des balades dans la forêt pluviale. Avec ce jovial moustachu, on découvre le poivre qui pousse

“Dynamisée par sa capitale - l'ancienne Madras devenue aujourd'hui Chennai - l'économie du Tamil Nadu est prospère.”

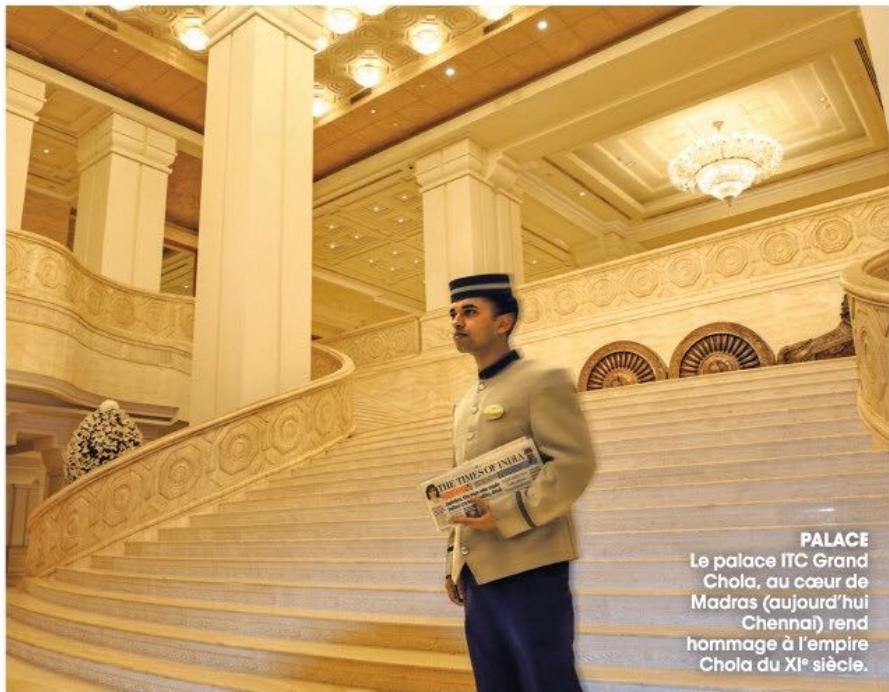
en lianes exubérantes, la noix de muscade si parfumée, la précieuse cardamome, autant d'épices utilisées par la médecine ayurvédic, depuis quelque 5 000 ans... Rien de tel, ensuite, qu'un vigoureux massage aux huiles essentielles. Les traitements proposés par le Spice Village sont adaptés à toutes sortes de maux, de la fatigue chronique à la sinusite... Le soir, après une flânerie-shopping au bazar de Kumily, on se retrouve pour une partie de billard au très british Wood House Bar, ex-repaire de chasseurs de tigres.

La frontière du Tamil Nadu n'est plus loin. Posée au cœur d'une plaine fertile dédiée à la culture du coton, la cité de Madurai, dit la légende, serait •••





CINÉMA
Le cinéma multiplex Kamala programme des films en tamoul, love stories et autres comédies tournées dans les studios en périphérie de la mégapole.



PALACE
Le palace ITC Grand Chola, au cœur de Madras (aujourd'hui Chennai) rend hommage à l'empire Chola du XI^e siècle.



DENTELLES
Le Kerala, qui compte 18 % de chrétiens, abrite de nombreuses églises de l'époque coloniale. Ici, des petites filles sortant de la messe à Kumilly.



ENGUERLANDÉS
Les bus ne passent pas inaperçus. Ornés de guirlandes et de fresques peintes à l'effigie des dieux, beaucoup sortent tout droit des usines Ashok Leyland, créées en 1948 à Madras.

SARIS

Au coucher du soleil, Madras a rendez-vous sur Marina Beach. Au programme: baignade et dégustation de poissons grillés.



••• née d'une goutte de nectar tombée de la chevelure du dieu Shiva... Pour les Européens, son nom évoque surtout l'empire textile de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales, qui perdura jusqu'à l'indépendance, en 1947. Dans le quartier de Puthu Mandapam, des ateliers de tailleurs reproduisent robes et chemises dans de jolis cotons imprimés. Mais il y a plus authentique : s'offrir une *kurta*, la traditionnelle tunique masculine ou un *sari*, 6 mètres de soie avec jupe et caraco assorti, cours de drapé en prime ! "En Inde, explique notre guide Govind Singh pendant la séance d'essayage, chaque femme de la classe moyenne possède 100 à 200 saris dans sa garde-robe et un mari se doit d'en offrir à son épouse à chaque événement de la vie, anniversaire ou fête religieuse". "Déposer ses chaussures à l'entrée", prévient un panneau à l'entrée du temple hindou de Mînâkshî, fondé au XVIII^e siècle. C'est donc pieds nus qu'on passe les hautes tours-portails foisonnantes de divinités multicolores, pour parcourir le dédale de couloirs en arcade, de salles hérisseées de colonnes. Chaque soir, la foule des pèlerins se presse pour assister aux noces barbares : portée en procession, précédée par les souffleurs de conques, les parfums d'encens et de jasmin, la statue du dieu Shiva s'en va retrouver son épouse Parvati pour la nuit. Le retour en *tuk tuk* à

“Grand producteur de jasmin, le Tamil Nadu rend hommage aux dieux hindous dans ses temples hauts en couleur.”

l'hôtel Heritage, délicieux palace blanc des années 1900, prolonge ce rêve éveillé...

Dernière étape du voyage, Madras. Aujourd'hui rebaptisé Chennai, le modeste village de pêcheurs au bord de l'océan Indien est devenu une métropole de 9 millions d'habitants. À George Town, la statue du roi George VI observe, impuissante, le flot délivrant des *tuk tuk*, vélos et autres Tata Nano, les autos les moins chères du monde, à 1 500 € pièce ! À deux pas, le marché aux fleurs de Badrian Street explose de couleurs : ici les marchands vendent au mètre des guirlandes tressées de jasmins, œillets d'Inde, roses, pour les cérémonies des temples. Interdit d'en respirer le parfum, il est réservé aux dieux ! D'Egmore à Marina Beach, perdurent d'autres fleurons de l'architecture coloniale "indo-gothique", comme l'Université de Madras, fondée en 1857. Au coucher du soleil, les promeneurs convergent vers la longue plage de la ville, semée d'échoppes de poissons grillés, de barques de pêche. Se tenant par la main, les femmes flottent en saris dans les premières vagues de l'océan. Dernière vision magique du Tamil Nadu... ■



DIVINITÉS

Une des tours-portails qui jalonne l'enceinte du temple hindou de Mînâkshî à Madurai. Hautes de 45 à 60 m, elles foisonnent de statues de divinités multicolores.



OFFRANDES

Sur le marché de Madurai, des marchands tressent des guirlandes de fleurs, vendues au mètre pour honorer les dieux.



VOTRE VOYAGE

SE RENDRE EN INDE DU SUD

Air France propose un vol Paris CDG-Cochin, retour via Chennai à partir de 707 € en classe éco (durée: 12 heures). Infos par tél.: 36 54 ou sur airfrance.fr

FORMALITÉS ET RENSEIGNEMENTS

Passeport et visa de tourisme obligatoires, 65 € sur VFS France (vfs-in-fr.com). Office national indien du tourisme (incredibleindia.org).

MONNAIE. La roupie indienne (1 € = 75 INR)

OÙ DORMIR?

À Fort Cochin, au Old Harbour Hotel (oldharbourhotel.com), un "boutique-hôtel" historique dans un ex-entrepôt de thé. À partir de 171 € la chambre double en B&B.

Sur la côte de Malabar, au Kumarakom Lake Resort (kumarakomlakeresort.in). De luxueuses villas en bois donnant sur un lac, dans un jardin avec piscine et Spa. À partir de 248 € la chambre double en B&B.

À Kumily, dans les Western Ghats, au Spice Village by CGH (cghearth.com). Un écolodge à l'image d'un village traditionnel déclinant soins ayurvédiques, sessions de yoga, excursions "nature". À partir de 252 € la chambre double en B&B.

À Madurai, Heritage Hotel (heritagemadurai.com). Chambres à l'atmosphère british et vaste piscine dans une ex-fabrique de coton du XIX^e siècle. À partir de 58 € la double en B&B.

À Madras-Chennai, Vivanta Connemara by Taj (vivantabytaj.com). Un palace Art Déco, au cœur du quartier des musées d'Anna Salai. À partir de 105 € la chambre double en B&B.

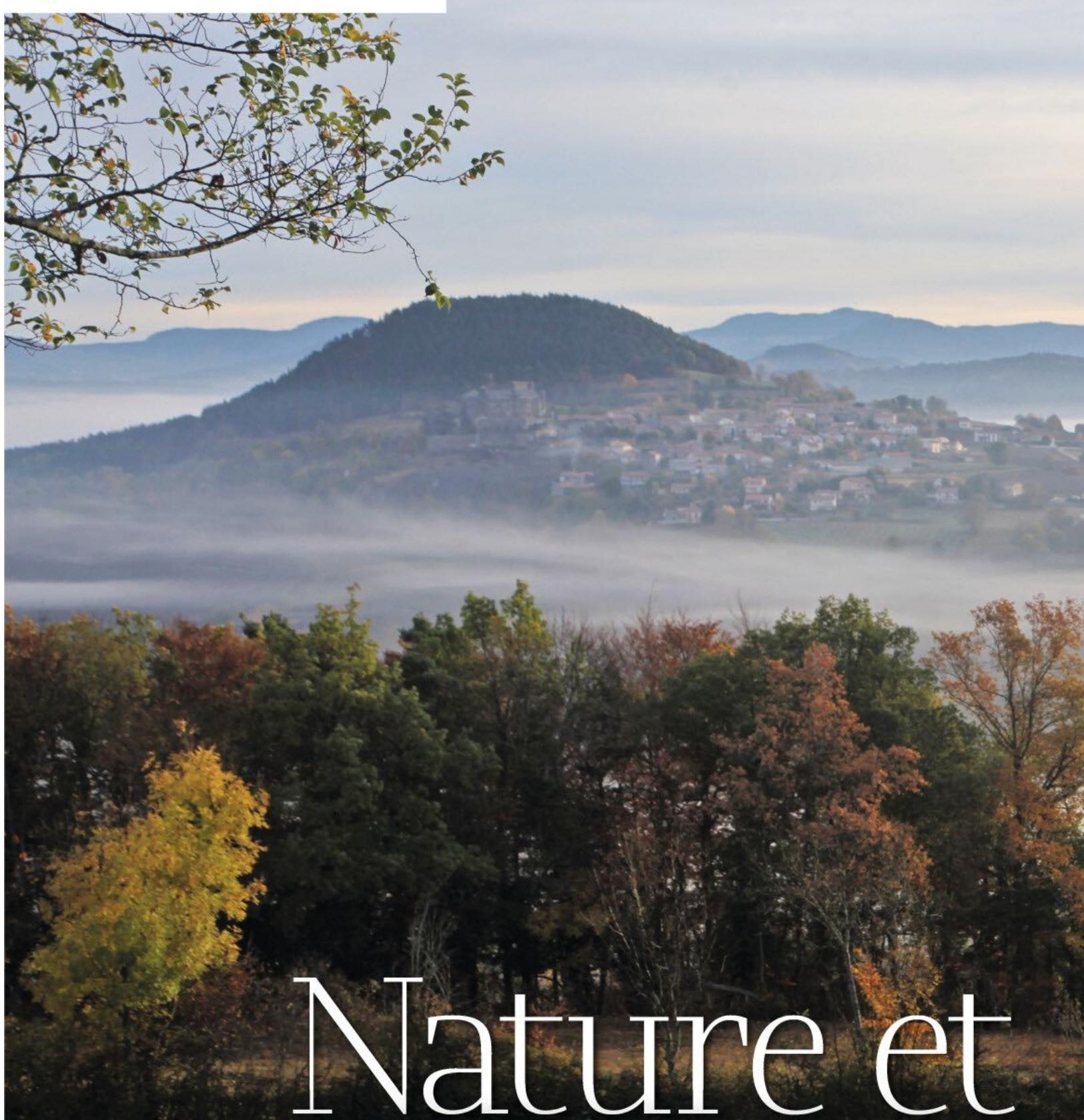
SE DÉPLACER

En voiture et à pied, au rythme des balades. Des voyagistes spécialisés, comme Jet tours (jettours.com), proposent des séjours accompagnés en petits groupes en Inde du Sud, à partir de 1 349 €/personne les 9 jours/8 nuits en pension complète, vol AR inclus.

CLIMAT. Tropical, avec saison sèche d'octobre à mars, mousson d'avril à septembre.

DÉCALAGE HORAIRE. + 4h30 en hiver.

LANGUE. L'anglais dans les hôtels et sites touristiques, les langues indiennes dans la rue, malayalam au Kerala, tamoul au Tamil Nadu.



Nature et

DANS LE PROLONGEMENT DU MASSIF CENTRAL, ENTRE VOLCANS ET RIVIÈRES, LA NATURE
UNE TERRE SACRÉE RICHE EN PATRIMOINE, AVEC EN POINTS D'ORGUE LA CHAISE-DIEU ET

Texte et photos Thomas Riaud

MONTS ET MERVEILLES
Autour du Puy-en-Velay, le paysage sauvage et accidenté des environs porte les stigmates du passé volcanique de cette région, située dans le prolongement du Massif central.

découvertes

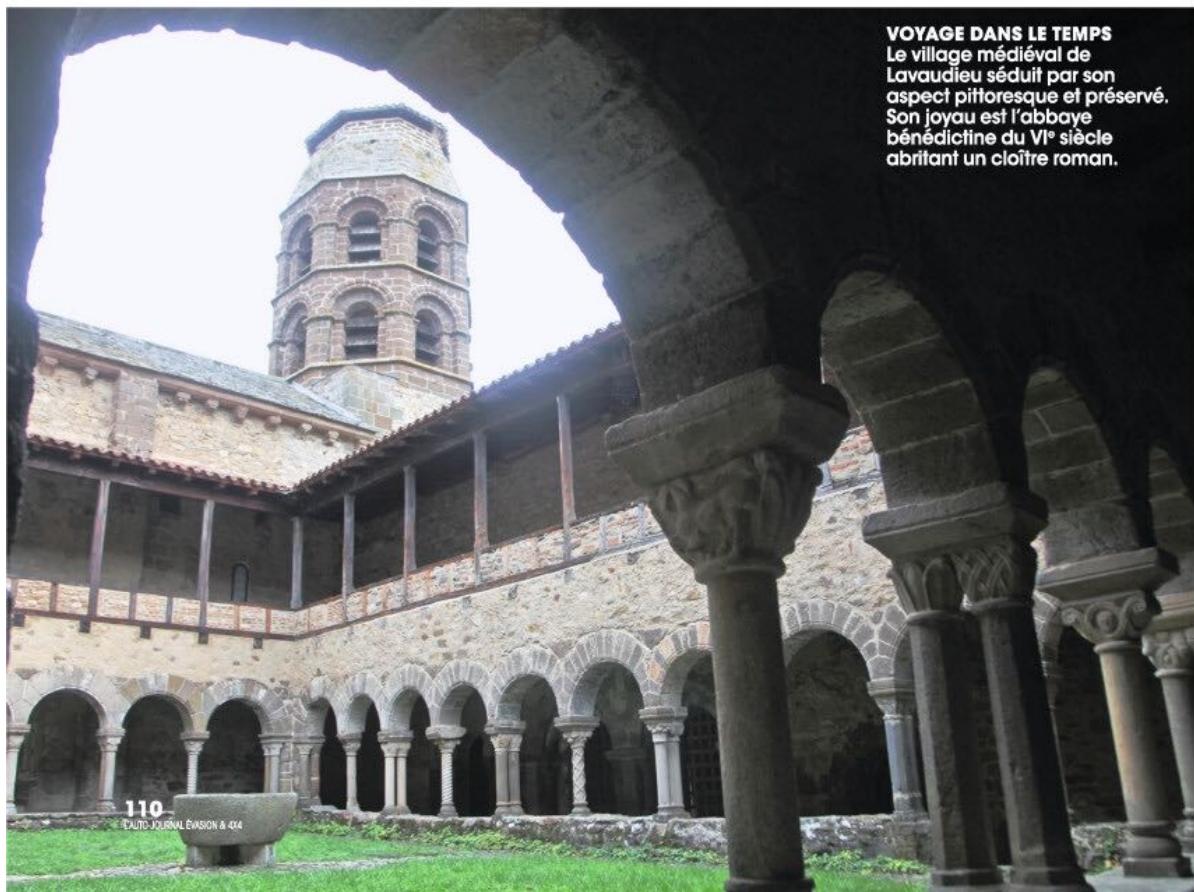
INTACTE DE LA HAUTE-LOIRE SAURA VOUS ÉMERVEILLER. MAIS C'EST AUSSI POUR BEAUCOUP LE PUY-EN-VELAY. L'ASSURANCE DE FAIRE DE BELLES DÉCOUVERTES !



CHARME INTACT

Blesle, classé parmi les plus beaux villages de France, lové au fond de la vallée de l'Alagnon, a conservé un charme intact, qui réjouira les amateurs d'authenticité.

Le Puy-de-Dôme voisin attire les touristes... La quiétude qui règne ici n'en



VOYAGE DANS LE TEMPS

Le village médiéval de Lavaudieu séduit par son aspect pittoresque et préservé. Son joyau est l'abbaye bénédictine du VI^e siècle abritant un cloître roman.

MOSAIQUE D'ÉPOQUES

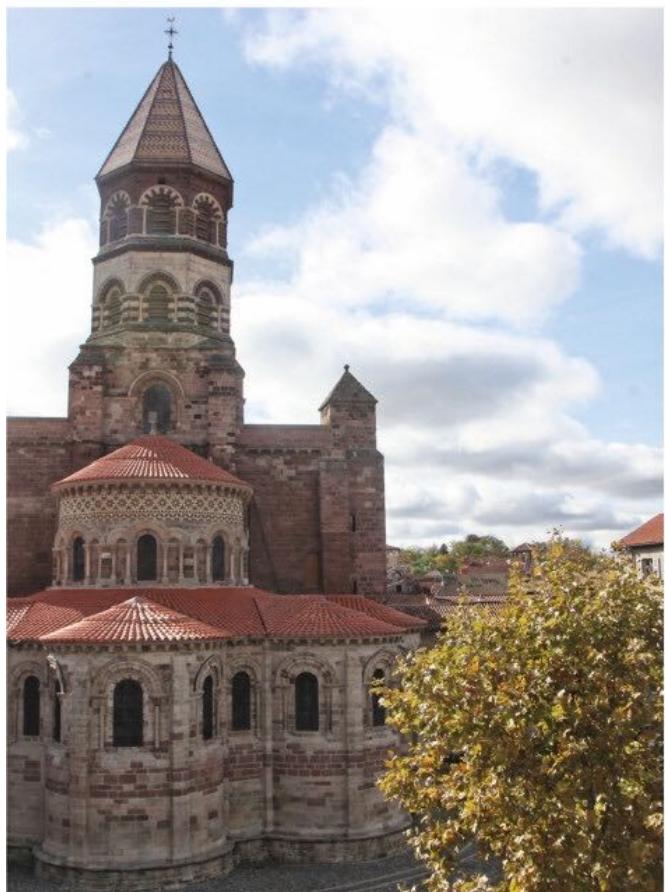
La monumentale basilique Saint-Julien-de-Brioude balaye plusieurs siècles d'histoire et de créativité, des mosaïques de sa crypte romaine à ses vitraux contemporains.



Bien que répétitif, le geste réclame expérience et dextérité. En contrebas d'un vieux pont de pierre jeté au-dessus de l'eau cristalline d'une rivière, un pêcheur à la mouche semble faire danser son appât à la surface. Aujourd'hui, c'est jour de chance : un beau saumon s'est laissé berner par leurre. Oui, des rivières à saumon ! Une singularité devenue trop rare, qui témoigne de l'extraordinaire qualité de l'eau des 3 100 km de rivières de la Haute-Loire. C'est aussi le signe qu'ici, la nature dans son ensemble a été préservée. Un état qui s'explique par la proximité directe du populaire Massif central, qui attire en masse les touristes. Laissons-les se disputer les sentiers du Puy-de-Dôme pour mieux savourer la quiétude des lieux, en filant par exemple plein ouest, arpenter les ruelles de Blesle. Situé aux confins du département, à deux pas du Cantal, ce village de charme classé parmi les plus beaux de France est une véritable perle. Niché dans la vallée de l'Alagnon, au pied d'une reculée, Blesle séduit immédiatement avec ses rues étroites bordées de maisons à colombages.

En parcourant seulement quelques kilomètres, l'architecture change mais le caractère demeure. Allez au village classé de Lavaudieu pour vous en assurer. Érigé sur les rives de la Sénouire, ce havre

est que plus appréciable.



de paix est bâti autour d'une ancienne abbaye bénédictine du XI^e siècle qui abrite un cloître roman très bien conservé. Ici, le "roman du Roman" se lit à ciel ouvert, en d'autres lieux tout aussi pittoresques. C'est le cas de la bourgade de Brioude notamment, qui abrite dans son centre historique la basilique Saint-Julien (XI^e - XIII^e siècles), l'édifice roman le plus vaste d'Auvergne. Pavements en galet, crypte romaine, chapiteaux finement ciselés, vitraux contemporains de Kim En Joong et fresques murales polychromes des XII^e et XIV^e siècles se côtoient dans la nef pour composer un ensemble hétéroclite mais harmonieux. À Brioude, le patrimoine se décline aussi autour de la dentelle, un art séculaire toujours bien vivant à (re)découvrir dans l'Hôtel de la •••

À LA MARGE

À l'extrême sud-ouest de la Haute-Loire, aux portes de la Lozère, s'étend la Margeride, de vastes espaces sauvages et hostiles arpentés jadis par la bête du Gévaudan...

Rencontre
MARIE HEYRAUD VERRIER EN VITRAUX

En toute transparence

La boutique-atelier Escandilha, à Brioude, expose les réalisations d'un collectif d'amis artisans, réunis dans l'association les Artisans d'Art du Val d'Allier. Ils sont douze – un homme et onze femmes – à exceller chacun dans leur art. Parmi eux, il y a Marie, verrier spécialisé en vitraux, la seule à pratiquer cet art séculaire. Et forcément, à Brioude, la maîtrise du vitrail prend une résonance particulière puisqu'en 2008, l'artiste-prêtre coréen Kim En Joong a refait ceux de la basilique Saint-Julien ! "Je pars d'un dessin en carton sur lequel vont figurer les informations, dont le "chemin de plomb", l'ordre de montage des verres, leurs coloris. Un second support en carton sert de gabarit pour découper le verre, que je vais ensuite sertir avec du plomb, puis souder avec de l'étain". Du petit vitrail décoratif à l'imposante sculpture, Marie s'essaye à tous les possibles, en

solo ou en intégrant son art dans les réalisations de ses amis. Ses œuvres sont à découvrir directement à la boutique.

Informations : 06 41 50 97 07



Rencontre

MICHÈLE PASCAL PRODUCTRICE DE LENTILLES

Verte de plaisir

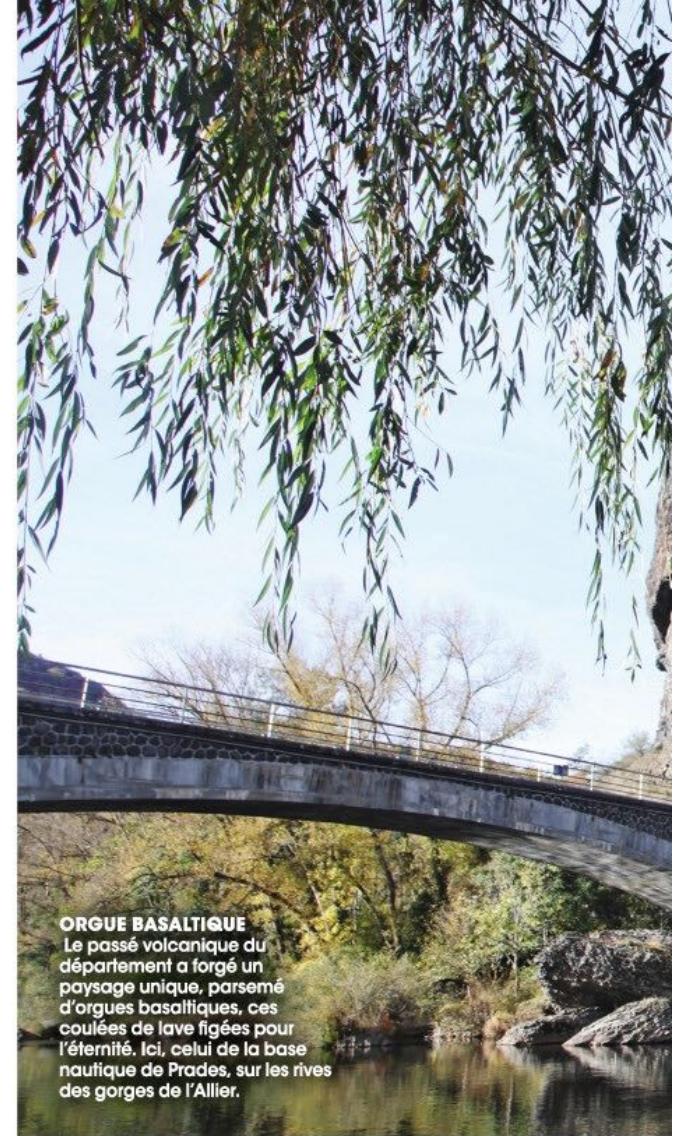
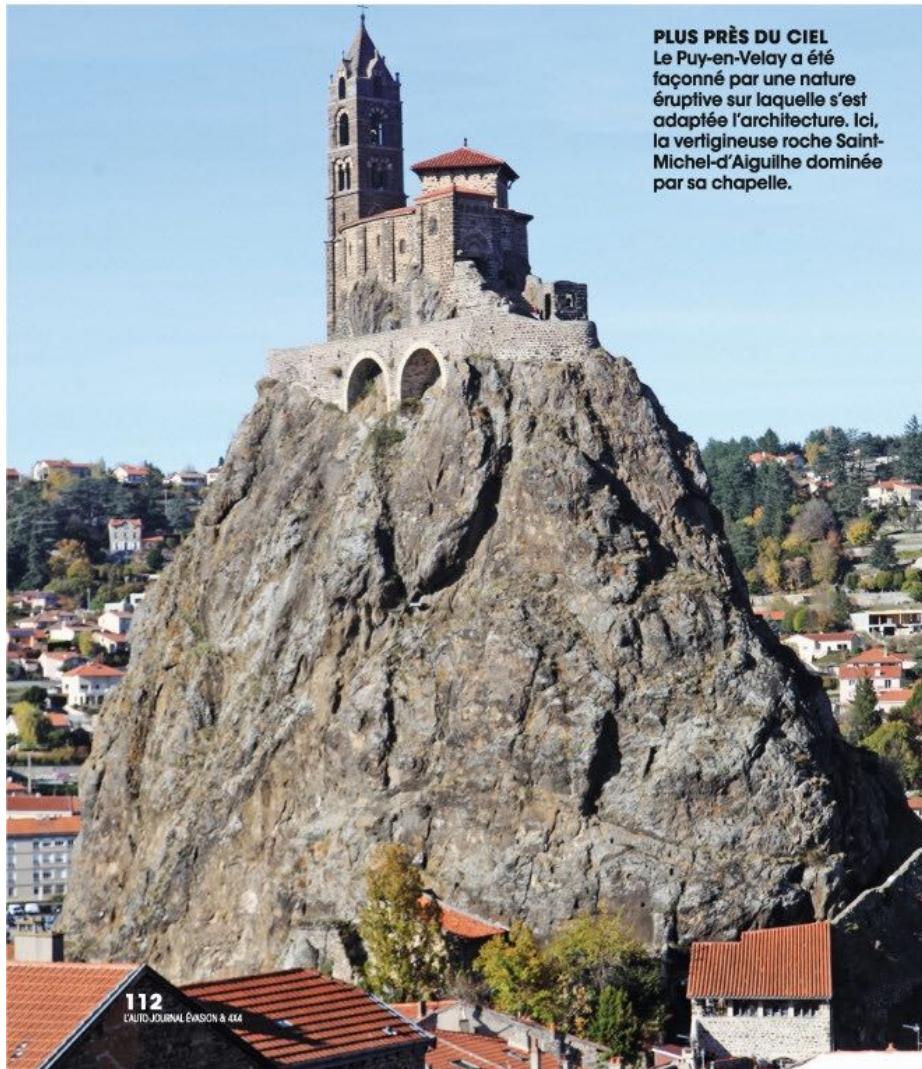


Elle est petite par la taille, mais grande par son goût et sa réputation : la lentille verte du Puy ! Ce produit d'exception, né de la rencontre d'une terre volcanique et d'un microclimat, bénéficie d'une AOP (Appellation d'Origine Protégée) sur un terroir qui s'étend de la Loire à l'Allier. Michèle Pascal la cultive en famille depuis une dizaine d'années. "La lentille du Puy, de la variété Anicia, n'a rien à voir avec les autres ! Elle est petite et non farineuse, avec une peau très fine. Avec mes 5 hectares, j'arrive à produire environ 8 tonnes par an. On sème fin mars au dernier quartier de lune pour récolter vers la mi-juillet. Il faut ensuite trier les lentilles, retirer les impuretés puis les mettre en conditionnement. C'est un produit à la mode, revisité par de nombreux grands chefs, et qui trouve sa place sur les meilleures tables !" Un plaisir à la fois sain, simple et très accessible : comptez 7 € du kilo, en vente directe à la ferme.

Informations : 04 71 77 21 93 ou visite.ferme.blot@free.fr

PLUS PRÈS DU CIEL

Le Puy-en-Velay a été façonné par une nature éruptive sur laquelle s'est adaptée l'architecture. Ici, la vertigineuse roche Saint-Michel-d'Aiguilhe dominée par sa chapelle.



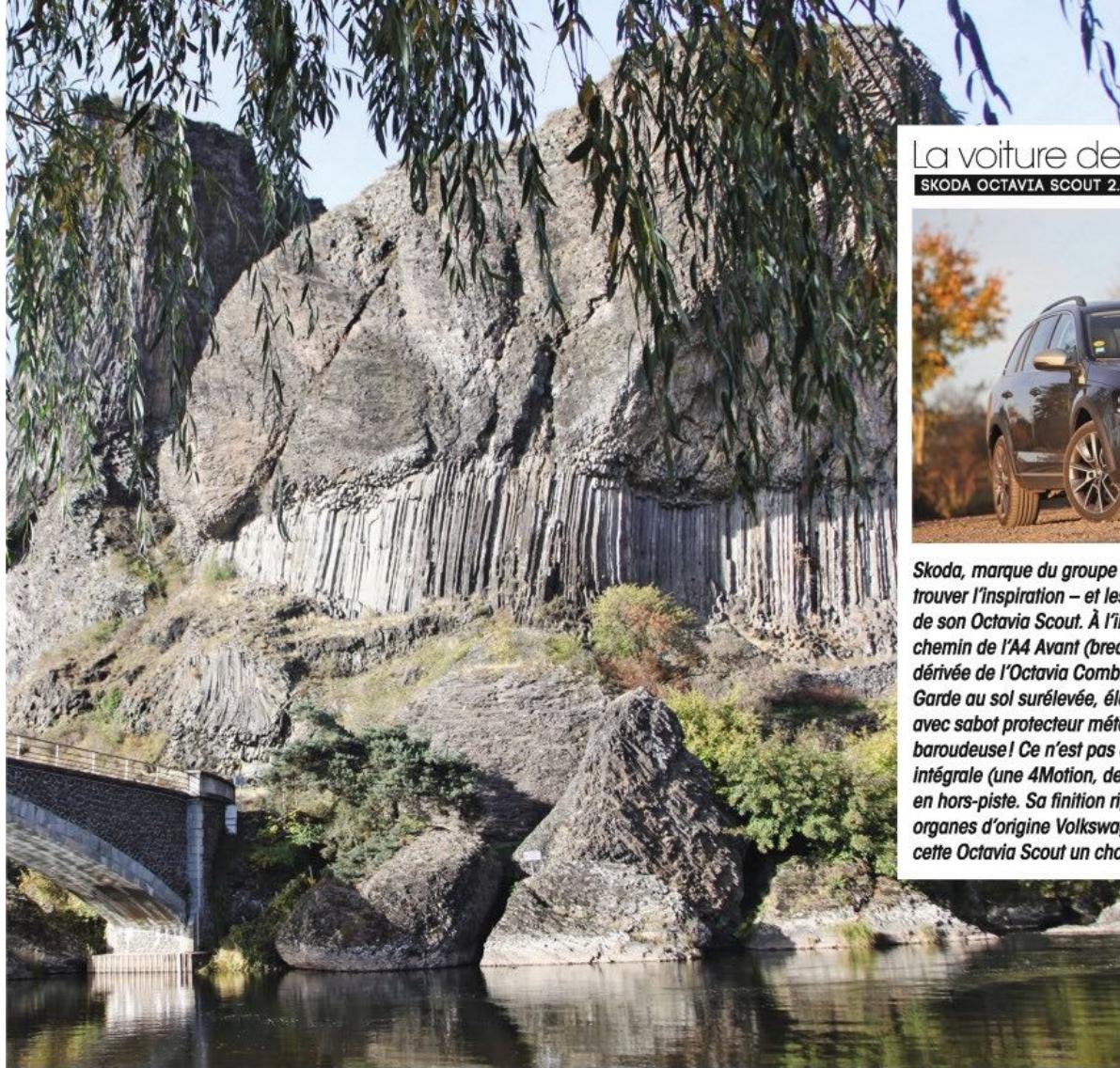
ORGUE BASALTIQUE

Le passé volcanique du département a forgé un paysage unique, parsemé d'orgues basaltiques, ces coulées de lave figées pour l'éternité. Ici, celui de la base nautique de Prades, sur les rives des gorges de l'Allier.

Les routes et voies ferrées

••• dentelle qui expose, en permanence, des pièces anciennes et modernes exceptionnelles.

Mais l'exception prend ici d'autres visages, comme les paysages sauvages et vierges des gorges de l'Allier situés tout à côté, où bascule le destin des rivières. En les découvrant sur une petite route sinuose, on enfile telles des perles les villages reculés et les nids d'aigle, pour parvenir jusqu'au vieux bourg de Lavoûte-Chilhac, lové dans une boucle de la rivière. Partout la nature s'impose avec force, et l'homme a appris à composer avec, comme l'atteste le village voisin de Chilhac, édifié au Moyen Âge sur une coulée de lave. Ces orgues basaltiques figés voilà des millénaires, il y en a jusqu'à Prades, une base nautique prisée des amateurs de rafting où les caprices du relief vous obligent à délaisser votre voiture, faute de route ! Pour suivre l'Allier, il faudra sauter dans un canoë... ou prendre à Langeac le train touristique des gorges. Ce parcours incroyable, long de 67 km, qui n'emprunte pas moins de 51 tunnels et 16 viaducs, traverse des paysages grandioses façonnés par l'eau et les volcans. On peut dire que cette nature éruptive a aussi transformé les villes, une évidence qui saute aux yeux en découvrant le Puy-en-Velay, la préfecture située au •••



La voiture de la balade

SKODA OCTAVIA SCOUT 2.0 TDI 184 CH DSG À PARTIR DE : 33 700 €

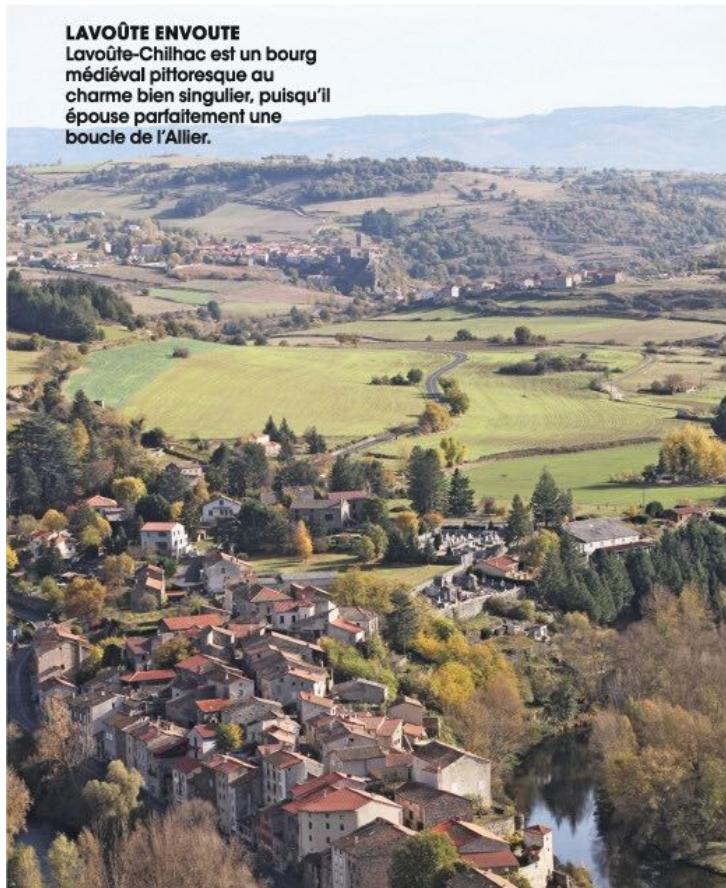


Skoda, marque du groupe Volkswagen, n'a pas eu à aller loin pour trouver l'inspiration – et les pièces nécessaires – à la conception de son Octavia Scout. À l'instar d'une Audi A4 Allroad, version tout-chemin de l'A4 Avant (break), la Scout est également étroitement dérivée de l'Octavia Combi (break) et emploie les mêmes artifices. Garde au sol surélevée, élargisseurs d'aile et boucliers spécifiques avec sabot protecteur métamorphosent cette famille en une vraie baroudeuse ! Ce n'est pas qu'un effet de style, la transmission intégrale (une 4Motion, de type Haldex) offrant une réelle efficacité en hors-piste. Sa finition rigoureuse, sa dotation complète et ses organes d'origine Volkswagen (blocs TDI, boîte DSG...) font de cette Octavia Scout un choix sûr... facturé à un prix Skoda.

traversent des paysages grandioses façonnés par l'eau et les volcans.

LAVOÛTE ENVOUTE

Lavoûte-Chilhac est un bourg médiéval pittoresque au charme bien singulier, puisqu'il épouse parfaitement une boucle de l'Allier.



GRANDES ORGUES

L'imposante abbatiale gothique de la Chaise-Dieu recèle bien des trésors, dont cet orgue monumental, entièrement restauré.

Rencontre >

PHILIPPE BRUN CHEF CUISINIER

Top Chef !



Chef étoilé depuis 20 ans au restaurant Le Haut Allier (voir nos adresses), Philippe Brun est un homme de goût, fier de sa terre et de son terroir. Veaux et agneaux noirs du Velay, lentille verte du Puy, charcuteries de montagne, champignons et autres régaliades du cru ne manquent pas. Même si le cadre est soigné, on est loin de l'ambiance guindée chère à certains de ses confrères. "Chez moi, le contenu de l'assiette prime

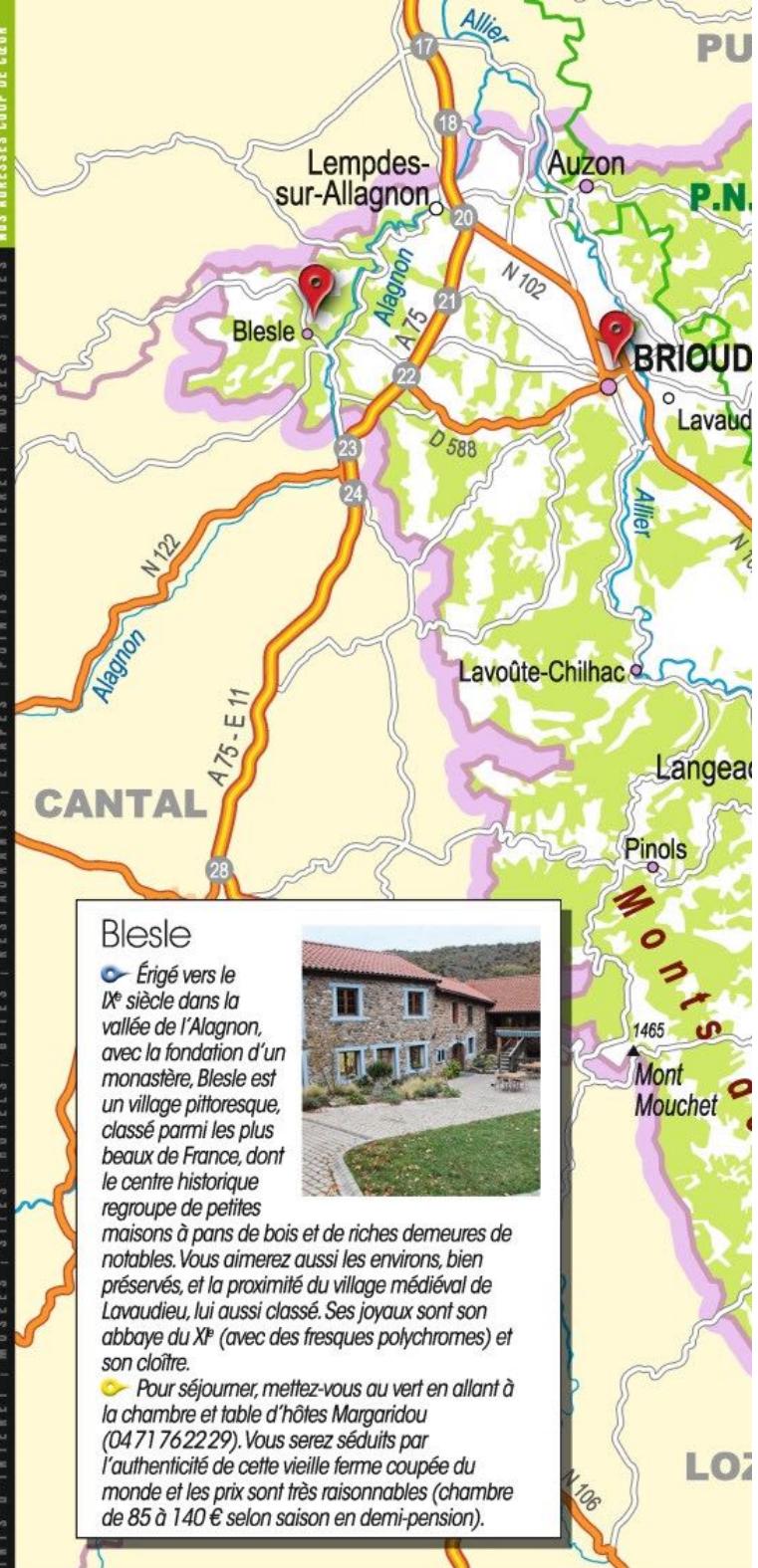
sur les apparences, et c'est bien ainsi. Je privilégie les produits de la région, de saison, mais en cultivant mon identité". Une inspiration qu'il puise... au Vietnam, un pays qui le fascine et qu'il parcourt lors de la fermeture hivernale annuelle. "Grâce à mes voyages, j'ai appris à travailler la citronnelle et le gingembre, mais ce qui fait vraiment la différence dans l'assiette, c'est la technique et le savoir-faire". Modeste, Philippe Brun n'oublie pas de mettre en avant sa brigade, composée de 8 personnes. Et il ajoute avec justesse, "seul on va plus vite mais à plusieurs, on va plus loin".

Prix des menus de 48 à 105 €. Informations : 04 71 57 57 63 ou reservation@hotel-lehautgallier.com

••• centre du département. Ici plus qu'ailleurs, on lève les yeux vers le ciel, et pas seulement parce que des édifices religieux dominent la ville. La cathédrale du Puy-en-Velay (classée au patrimoine de l'humanité), la statue monumentale Notre-Dame ou le rocher Saint-Michel d'Aiguilhe, tous perchés sur les points culminants de la ville depuis des siècles, sont autant de promesses de voir les choses sous un autre angle...

Le sacré s'invite d'ailleurs partout, y compris à la Chaise-Dieu. Ce site remarquable, cerné par une dense forêt de conifères, est dominé par sa célèbre abbatiale de style gothique édifiée en 1 344 à la demande du pape Clément VI. Le mystère plane toujours sur cet endroit chargé d'histoire, avec son inquiétante Danse macabre peinte au XV^e siècle, référence aux ravages de la peste, ou encore dans la "salle des échos", ornée d'une voûte peinte en trompe-l'œil. L'illusion n'est pas que visuelle mais aussi sonore, grâce à une prouesse architecturale, utile pour se confesser : si vous chuchotez dans un angle de la salle, une personne située dans le coin opposé vous entendra parfaitement ! C'est ce que l'on explique scientifiquement par la propagation des ondes et des vibrations. Plus prosaïquement, aller en Haute-Loire vous procurera à coup sûr de "bonnes vibrations", et ça, ce n'est pas scientifique, mais juste authentique ! ■

Merci à Laure Chapuis de la Maison du Tourisme de Haute-Loire pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.auvergnevacances.com



Et aussi

Autzen

→ À quelques kilomètres de Lavaudieu se trouve un autre village médiéval digne d'intérêt: Auzon. Osez Auzon, et ce d'autant plus que s'y trouve le singulier musée de la Vespa, créé par un passionné et qui est... gratuit (04 71 76 11 98).

Lg Chaise-Dieu

○ En allant à la Chaise-Dieu, haut lieu de la chrétienté depuis 1050, on se croirait dans les Vosges. Outre une grande forêt de conifères, on évolue jusqu'à 1 082 m d'altitude, entre vallons et collines. L'abbatiale édifiée à partir de 1344, d'architecture gothique, renferme quelques joyaux, dont un orgue monumental de la fin du XV^e, des stalles sculptées du XIV^e, mais aussi l'incroyable fresque de la Danse macabre du XV^e.



Brioude

Cette antique bourgade renferme un centre historique bien préservé, dont la pépite est la basilique St-Julien, plus grande église romane d'Auvergne. Autre site incontournable, l'Hôtel de la dentelle, qui rend hommage à un art séculaire encore bien vivant. Enfin, allez voir l'aquarium de la ville, dédié aux poissons des rivières environnantes.



Pour déjeuner, le restaurant Le Basilic (04 71 74 90 14) est très recommandable (plats de 9 à 16 €). Et pour faire étape à proximité, descendez au Domaine Saint-Roch (04 71 74 04 23, 4 étoiles), une superbe demeure seigneuriale du XVIII^e siècle rénovée avec goût. Outre des chambres élégantes (de 75 à 115 €, petit-déjeuner à 12 €), l'établissement dispose d'un Spa et d'une table qui propose uniquement des produits frais de saison (menus de 25 à 35 €, plats de 9 à 34 €).

Le Puy-en-Velay

La préfecture du département, ville d'art et d'histoire classée au patrimoine de l'humanité par l'Unesco, se singularise par sa topographie, façonnée par les volcans. Allez flâner dans le centre historique qui prend des airs de Toscane avec ses maisons colorées, puis prenez d'assaut la cathédrale Notre-Dame du Puy, atypique avec son escalier principal qui débouche... au cœur de la nef, à l'endroit de l'ancienne porte. Prévoyez une bonne journée pour tout voir.



Pour rester sur le secteur, nous avons une excellente adresse à vous proposer : le Domaine de la Planche (04 71 01 45 03). À l'écart de la ville, cette chambre et table d'hôtes haut de gamme, mêlant ancien et moderne, a un charme fou. Comptez de 130 à 210 € pour une chambre (pour 2 personnes) et 30 € pour un repas.

Restez dans le mystique en allant au cabinet de curiosités Symbialys (06 15 62 02 37), qui fait aussi salon de thé. Le maître des lieux vous proposera un voyage sensoriel dans sa maison, parfois dans l'obscurité totale, à la découverte de vos sens ! Une expérience originale. Pour déguster de bons plats de la région, rendez-vous à l'auberge de la Dorette de Bonneval (04 71 00 01 38), qui cuisine du fait maison à des prix abordables (menus de 20 à 45 €).

Pont d'Alleynas

Situé dans les gorges du Haut-Allier, à la limite de la Lozère (parc de la Margeride) et de l'Ardèche, Pont d'Alleynas est un village reculé, loin de tout...

mais au cœur de la nature ! Pêcheurs, randonneurs, amateurs de VTT ou de sports en eau vive seront ravis de se mettre au vert dans ce lieu privilégié.

Et après l'effort, le réconfort, avec notamment la promesse d'une étape inoubliable dans l'hôtel-restaurant du Haut-Allier (04 71 57 57 63) du chef étoilé Philippe Brun (voir portrait ci-contre). Une étape gastronomique qui le vaut bien : chambres de 95 à 250 € (petit-déjeuner à 16 €), plats de 23 à 38 €, menus de 48 à 105 €.

La Vieille-Brioude

La Vieille-Brioude est une porte naturelle qui donne sur les gorges de l'Allier, à voir absolument !

ST-ETIENNE

Sur la route de l'Allier, entre le Puy-en-Velay et le plateau du Livradois, se trouve la ville de Brioude, qui possède un centre historique très bien conservé.

À l'est de Brioude, le plateau du Livradois offre de magnifiques paysages et de nombreux sites archéologiques.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

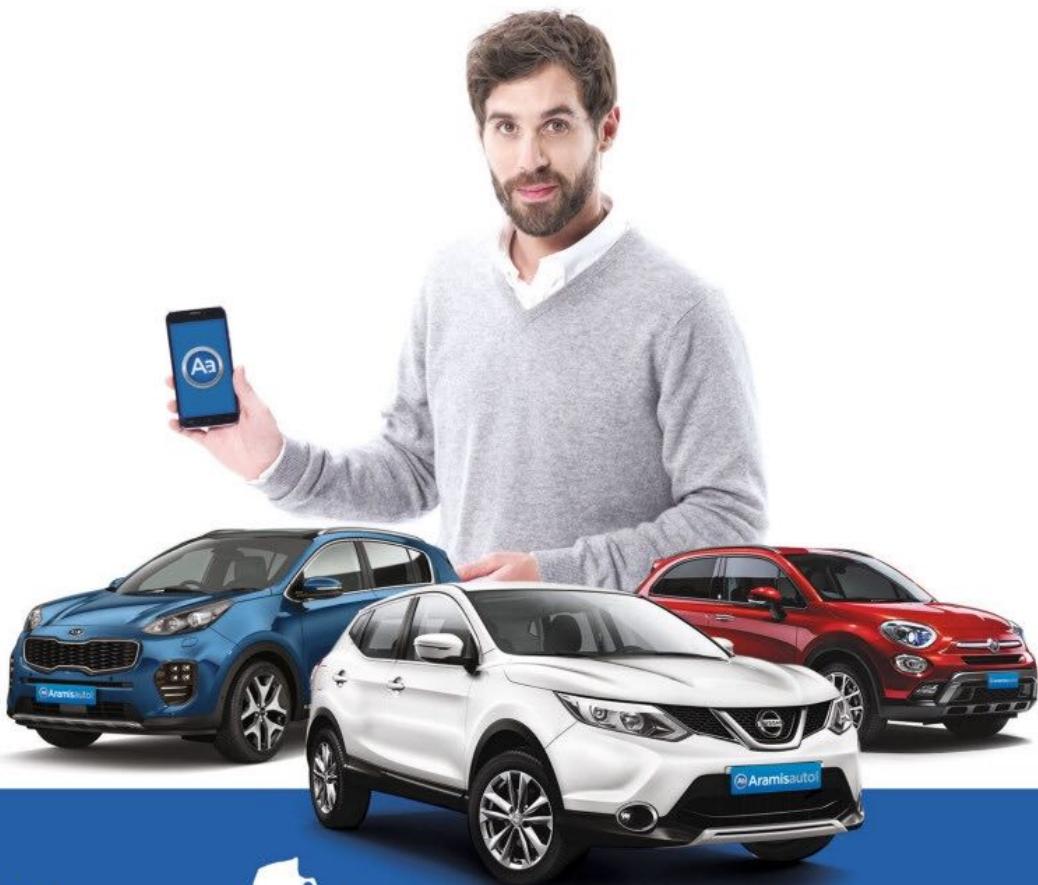
Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint le plateau du Moularet, où se trouve la ville de Saint-Didier-en-Velay.

Ensuite, on atteint

VOUS FAISIEZ COMMENT POUR **ACHETER** UNE VOITURE AVANT ?

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés



29 agences
en France



jusqu'à **-30%***

Satisfait ou
100% remboursé
15 jours ou 1 000 km

Occasions
reconditionnées

Financement
sur-mesure



Aramisauto.com

Guide d'achat

L'auto-journal Evasion & 4x4

MONDADORI FRANCE

Président: Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

ADRESSE: 8, rue François-Ory 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41335000. Fax: 01 41335704.

Directeur de la rédaction: Laurent Chiappello

Rédacteur en chef: Olivier Bérard assisté de Karine

Roumestand

Directrice artistique: Sandrine Penain

Maquette: Auto-Focus, Bleu Petrol

Secrétaire de rédaction: Auto-Focus

Technique: Sylvain Cambier, Vincent Coppin, Frédéric Haas
Ont collaboré à ce numéro: Auto-Focus, Christophe Bourgeois, Patrice Chéreau, Clément Choulet, Michel Courtois, Cyril De Plater, Pascale Desclés, Thierry Empatras, Christian Goupi, Jean-François Hubert, Benoît Lande, Yann Lefebvre, Christian Martin, Joel Peyrou, Méliné Piron, Thomas Riaud, Bernhard Reichel, Pierre Richet, Tom Sam-Youn, Arnaud Saunier, Julien Toldte.

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna
Directeur exécutif: Stéphane Haitanian
Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com
Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING / PROMOTION

Directrice marketing: Sylvie Siquet
Responsable marketing: Frédérique Gasbarri

ABONNEMENTS

Chef de groupe marketing direct: Mathilde Dionnet
Responsable marketing direct: Johanne Gavarini
Chef de produit: Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41335352 - Fax: 01 41335703

Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie

Directrice du pôle automobile: Christian Soret (53 44)

Contact publicité: Christian Touzay (52 21)

Planning: Angélique Consoli (53 52)

Stéphanie Guillard (53 50)

Traffic: Stéphanie Durand (53 12)

Service OPS: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41335545 - Fax: 01 41335761

Directeur de publicité: Marc Quellé (01 41335572)

Directrice de clientèle: Julie Alabao (01 41335545)

Maquettistes: Sylviane Ragusa, Alexandre Guillard

FABRICATION

Chefs de fabrication: Christophe Mestdach, Alexandra Millet

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

ÉDITIONS: MONDADORI AXEL SPRINGER "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory,

92543 Montrouge Cedex

Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg

Directeur de la publication: Carmine Perna

Associés principaux: MONDADORI FRANCE SAS

et AXEL SPRINGER FRANCE SAS

IMPRIMEUR: Quad/Graphics Europe

PHOTOGRAPHIE: Key Graphic, 4, allée Verte, 75011 Paris

N° ISSN: 2106-9964

NUMÉRO DE COMMISSION PARTIALE:

0722 9 61821

Dépôt légal: mars 2018

COPYRIGHT 2003 L'AUTO-JOURNAL 4x4

Abonnement France: 23,80 € pour 4 numéros

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier = Allemagne

Taux de fibres recyclées = 100%

Certification = PEFC

Impact sur l'eau = Ptot 0,008 kg/tonne

ROPTI OJD

DIFFUSION

ABONNEMENTS

POUR TOUTE QUESTION SUR VOTRE
ABONNEMENT, TÉLÉPHONEZ AU
01 46 48 48 75

(DU LUNDI AU SAMEDI DE 8H À 20H)

Besoin d'un avis, d'un prix ou d'un équipement
sur un 4x4 ? Ce guide pratique répond à toutes vos
questions et vous permet de choisir facilement.

**35 PAGES
POUR MIEUX
ACHETER
VOTRE 4x4**

**VOTRE PROCHAIN
NUMÉRO
SERA EN KIOSQUE
LE 14 JUIN 2018**

Pratique
Fiche occasion p. 118

Les pictos
pour mieux
choisir:

- + Principales qualités
- Principaux défauts

Hybrid

TS
Turbo
Turbo S

Équipements de série

Coyote: 6 airbags, ABS avec aide au freinage, aide de motricité et de trajectoire, assistance au stationnement, phares adaptatifs

Les caractéristiques
indiquées en rouge
pour la nouvelle
motorisation).

Type

V6 Diesel Tiptronic S
S Diesel
Cayenne
S AJ4x4
S E-Hybrid
GTS
Turbo

AJ4x4

Indique le modèle (moteur, finition, carrosserie) le plus intéressant de la gamme.

Guide d'achat
80 fiches complètes p. 120

Guide d'achat

Prix du neuf

Guide d'achat

Prise de vue

Guide d'achat

</

AUDI Q3

Commercialisation octobre 2011
Restylage novembre 2014
Production en cours

DEPUIS SON LANCEMENT FIN 2011, LE SUCCÈS DU Q3 NE SE DÉMENT PAS. AVEC CE SUV COMPACT, CONCENTRANT TOUT LE SAVOIR-FAIRE DES ANNEAUX, AUDI A VISÉ JUSTE! ET LARGE, PUISQUE LA GAMME DU Q3 FAIT LE GRAND ÉCART. RAISON DE PLUS POUR SE PENCHER DESSUS.

texte Thomas Riaud photos DR



Mécanique

Sans surprise, le Q3 "fait ses courses" dans le groupe VW. Au lancement, l'offre se limite, en essence, à un 2.0 TFSI (170 ch et 211 ch), et en diesel à un 2.0 TDI (140 ch en 4x2 et 177 ch). À noter que ces anciens TDI Euro 5 sont concernés par le "dieselgate" et que leur culasse est réputée poreuse : à éviter donc ! Au restylage de novembre 2014, Audi fait le ménage. Ses modèles, désormais dotés d'une calandre à effet 3D, reçoivent de nouveaux moteurs Euro 6. En essence, un inédit 1.4 TFSI CoD de 150 ch (à coupure partielle des cylindres) fait office de ticket d'entrée (en 4x2), le 2.0 TFSI offrant deux nouveaux niveaux de puissance : 180 et 220 ch. En diesel, le 2.0 TDI repensé et fiabilisé, passe respectivement à 150 ch et 184 ch. Quant au sportif RS Q3, il affiche 340 ch (contre 310 ch avant) ! En 2017, le Q3 perd sa variante RS, et reçoit l'apport de deux versions d'entrée de gamme : un 1.4 TFSI (125 ch) et un 2.0 TDI (120 ch), tous deux disponibles exclusivement en 4x2. Des blocs pas vraiment à la hauteur des qualités routières du Q3, justes bons pour proposer un petit prix... très théorique !

CONDENSÉ
Le Q3 reprend les recettes du Q5 mais le résultat n'est pas aussi homogène, malgré un prix costaud.

Équipement

Une Audi, qui plus est SUV, se doit d'avoir le quattro (prévoir vidange de l'Haldex à 60 000 km) mais aussi un contenu high-tech. Ce qui n'est pas le cas des entrées de gamme. La finition Attraction fait illusion avec son look travaillé (jantes alliage de 16") et son habitacle soigné mais la présence du régulateur de vitesse, de la climatisation manuelle ou de la radio CD-MP3 reste insuffisante pour vraiment faire premium. Le niveau Ambiente est plus avantageux avec la climatisation automatique, les rétroviseurs rabattables électriquement, les capteurs de pluie et de luminosité et le radar de recul. Vient ensuite la S line, qui reste le meilleur compromis en offrant un caractère dynamique plaisant (jantes alliage de 18", feux de jour à led, sellerie cuir/tissu avec des sièges avant Sport). Le haut de gamme Ambition Luxe offre enfin le GPS, la hi-fi haut de gamme, la sellerie cuir et la peinture intégrale. La dotation s'est enrichie au restylage mais la liste d'options demeure interminable.

LA GAMME	Essence					Diesel		
	1.4 TFSI 125	1.4 TFSI 150 CoD	2.0 TFSI 170 / 180	2.0 TFSI 211 / 220	RS 2.5 TFSI 310 / 340	2.0 TDI 120	2.0 TDI 140 / 150	2.0 TDI 177 / 184
Dates de vente	Depuis 05/17	Depuis 11/14	170 ch de 10/11 à 11/14 180 ch depuis 11/14	211 ch de 10/11 à 11/14 180 ch de 11/14 à 06/16	310 de 10/11 à 11/14 340 ch de 11/14 à 06/17	05/17 à aujourd'hui	140 de 10/11 à 11/14 150 ch depuis 11/14	177 ch de 10/11 à 11/14 184 ch depuis 11/14
Type	4 cyl. en ligne, turbo, inj. directe	4 cyl. en ligne, turbo, inj. directe, coupure partielle des cyl. à faible charge	4 cyl. en ligne, turbo, inj. directe	5 cyl. turbo, inj. directe		4 cyl. en ligne, turbo diesel, common rail		
Puissance (ch à tr/mn)	125 à 5000	150 à 5000	180 à 4000	211 à 5000	310 à 5000	120 à 3250	150 à 4200	184 à 4200
Couple (Nm à tr/mn)	220 à 1500	250 à 1500	320 à 1400	300 à 1800	420 à 1500	290 à 1500	340 à 1750	380 à 1750
Boîte de vitesses	BVM6	BVM6 / BVA6	BVA7	BVA7	BVA7	BVM6 / BVA6	BVM6 / BVA7	BVA7

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m) : 4,39 / 1,83 / 1,61 / 2,6



Habitacle

Certes petit (4,39 m), mais pas construit au rabais, le Q3 est une vraie Audi proposant une finition bien supérieure à ses rares concurrents (BMW X1, Mini Countryman). Les matériaux utilisés sont de qualité et les ajustages soignés (absence de vibration), signe que le mobilier devrait bien vieillir. Cette rigueur se retrouve jusque dans la qualité de l'électronique embarquée, exempte de bugs. Vous serez en revanche déçus par la modularité très basique de ce SUV (banquette rabattable 60/40), et la capacité du

CORDEAU
La finition profite du savoir-faire d'Audi en la matière. L'ergonomie est soignée.



Extérieur

Ce Q5 en réduction applique les mêmes méthodes de construction rigoureuses que son grand frère, et cela se voit au premier coup d'œil ! Les peintures tout d'abord, présentent un bel effet de profondeur et de brillance, et sont parfaitement appliquées. Il en va de même des ajustages entre chaque élément. En clair, un exemplaire présentant des écarts au niveau de la tôlerie, ou une peinture peau d'orange, doit vous alerter : il a forcément "tapé"... et a été mal réparé ! Le seul problème qu'il est possible de rencontrer réside au niveau des caches inférieurs des portes qui s'encaissent (bloquant l'évacuation d'eau), sur les modèles produits jusqu'en avril 2012. Enfin, même si le Q3 n'a rien d'un aventurier, vérifiez bien l'état des éléments les plus exposés, assez vulnérables, que ce soit dans les sous-bois... ou en ville !

POLYVALENT
En diesel, le Q3 ne craint pas de quitter la ville. Pour une utilisation urbaine, privilégiez l'essence, plus rare.

COTE DE L'AUDI Q3

AUDI Q3 2.0 TDI 150 CH S LINE QUATTRO S TRONIC (MAI 2016, 13 000 KM) : 37 900 €

COÛT DE L'ENTRETIEN

AUDI Q3 2.0 TDI 150 CH

Embrayage (boîte PDK exclusivement)	740 €	Plus abordable en occasion, le Q3 l'est aussi en entretien courant, même si certaines pièces spécifiques importantes restent chères. Un conseil : en dehors des classiques forfaits révision, pour faire baisser le taux horaire de la main-d'œuvre en restant dans le réseau, visitez les concessions situées hors des villes.
Courroie de distribution	603 €	
Disques AV (le jeu)	230 €	
Plaquettes AV (le jeu)	139 €	
Pneumatiques 18" (la paire avec la pose)	500 €	
Amortisseurs AV/AR (la paire)	322 €/322 €	
Révision (2 ans ou 30 000 km)	232 €	

BILAN FIABILITÉ

- ↳ **Culasse poreuse sur 2.0 TDI Euro5 140 et 177 ch** (entraînant fumées à l'échappement, pertes de puissance, casse moteur) : tous Q3 TDI produits d'octobre 2011 à novembre 2014.
- ↳ **Panne du compresseur de climatisation** (manque de puissance) : tous Q3 produits jusqu'en février 2015.
- ↳ **Dysfonctionnement du guide des vitres arrière à la descente** (mauvais alignement) : tous Q3 produits jusqu'en septembre 2014.
- ↳ **Caches inférieurs des portes pouvant s'encaisser** : tous Q3 produits jusqu'en avril 2012.
- ↳ **Non déclenchement des feux de détresse en cas de freinage d'urgence** : mise à jour du logiciel sur 8400 Q3 produits jusqu'en juillet 2017, rappel diligenté.

NOTRE CHOIX

AUDI Q3 2.0 TDI 184 CH S LINE QUATTRO S TRONIC

mars 2015, 51 000 km
Prix prospecté 34 000 €



Qualités

Comportement équilibré
Qualité de finition
Bonne fiabilité (sauf TDI Euro 5)

Défauts

Fidélité TDI Euro 5
Modularité minimale
Prix encore élevés

Conclusion

Même si le Q3 arrive en fin de carrière, il conserve un pouvoir d'attraction intact, signe de sa pertinence dans la catégorie, même si on peut regretter son habitabilité et sa modularité limitées. Mais il y a Q3... et Q3 ! Une version d'entrée de gamme n'offre pas un véritable accès au monde Audi. Le Q3 prend tout son sens avec le quattro, un bon moteur (couplé à la S tronic) et une dotation premium... ce qui se paie encore au prix fort. Notre conseil : attendez quelques mois, que le Q3 II soit lancé, pour profiter de prix à la baisse.

TECHNIQUE
AUDI Q3 2.0 TDI 184 CH*

Vitesse maxi (km/h)	201
Accélération 1000 m d. a. (s)	30,4
Conso moyenne (l/100 km)	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	30/63

ALFA ROMEO

Stelvio



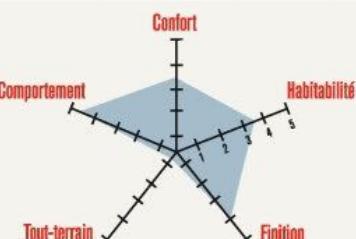
Nouveau modèle

Le Stelvio repose sur le châssis de la berline Giulia, ce qui lui offre un comportement routier dynamique. Sa ligne est une vraie réussite.

L x l x h (m) : 4,69 x 1,92 x 1,65

Agrément de conduite, comportement, ligne aiguicheuse

Détails de finition, direction très directe, confort de suspension



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0T AT8 Q4	200	12	43 700
2.0T AT8 Q4 Super	280	17	51 700
2.9 V6 Quadrifoglio	510	45	91 400
2.2 Diesel AT8	150	8	39 300
2.2 Diesel AT8	180	10	41 700
2.2 Diesel AT8 Q4 Super	210	11	49 600

Super : Stelvio + 4 000 €

Lusso : Super + 4 500 €

Equipements de série

- Stelvio : 6 airbags, alerte franch. de ligne, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détecteurs pluie et luminosité, freinage auto en ville avec détection piétons, hayon éléc., jantes 17", radar de recul, radio 8 HP MP3 écran 6,5", régul. vitesse.
- Super : + feux diurnes led, jantes 18", navigation, phares bixénon directionnels, radar de station, avant, rétros ext. rabattables élect., rétro int. électrochromatique.
- Lusso : + caméra de recul, feux de route auto, navigation 3D Europe écran 8,8", régul. vitesse intelligent, rétros ext. électrochromatiques, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, surveillance angles morts.
- Quadrifoglio : + amortissement piloté, jantes 20", sièges sport cuir/Alcantara, palettes au volant.

Options (€)

- Caméra de recul 450
- Freins carbone/céramique (QV) 7 500
- Jantes alliage
 - 18" (Stelvio/Super) de 900 à 1 100/200
 - 19" (Stelvio/Super/Lusso) 1 800/900/700
 - 20" (Super/Lusso) 1 800/1 600
- Navigation 3D Europe avec écran 8,8" (Stelvio/Super) 2 400/1 200
- Pack Assistance Plus : radar de stationnement avant + surveillance des angles morts + rétros extérieurs et intérieur électrochromatiques + caméra de recul + gestion auto des phares (Stelvio/Super) 1 200/750
- Pack by Harman Kardon (14 HP 900 W)/Sound Theatre (10 HP) 1 100/600
- Pack Confort : accès et démarrage sans clé + filtres d'habitacle 600
- Pack Hiver : sièges avant et volant chauffants (Stelvio/Super) 780
- Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Stelvio/Super) 1 000
- Pack Sport : sièges sport électriques chauffants, sellerie cuir (Super) 2 800
- Palettes au volant (série QV) 250
- Peinture métallisée/spéciale 980/2 500
- Régulateur de vitesse intelligent (série Lusso) 900
- Sellerie cuir (Stelvio/Super) 1 900/1 000
- Sièges baquets Sparco cuir/Alcantara 3 900
- Toit panoramique ouvrant 1 600
- Transmission intégrale Q4 sur 2.2 Diesel 180 ch 2 400

AUDI



Inspirée d'exigences futures.
Audi Q3

Cycle mixte (8/100 km) : 5,2. Rejets de CO2 (g/km) : 137
Vorsprung durch Technik - L'avance par la technologie.

www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe
229 rue Lecourbe
Paris 15
01 55 76 50 76

Aliantis Pte d'Orléans
44/46 av. Aristide Briand
92 Montrouge
01 58 35 17 70

Aliantis Paris Ouest
37 rte de Mantes
78 Chambourcy
01 30 65 50 50

Q2

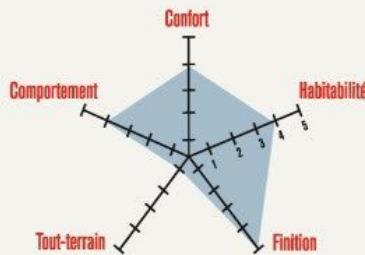


Basé sur la plateforme de l'A3, le Q2 offre d'excellentes prestations routières. Il se montre aussi accueillant et pratique au quotidien.

L x l x h (m) : 4,19 x 1,80 x 1,51

Comportement équilibré, habitacle bien pensé, style

Prix élevé, options nombreuses, places arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TFSI	116	6	25 420
1.4 TFSI COD A4X4	150	8	27 460
2.0 TFSI Quattro S tronic 7	190	11	33 880
1.6 TDI	116	5	29 850
2.0 TDI Quattro S tronic	150	8	33 470
2.0 TDI Quattro S tronic	190	10	35 510

Design/Sport : Q2 + 2 800 €

S line : Sport + 3 400 €

Design Luxe : Design + 5 800 €

Equipements de série

- Q2 : 6 airbags, Bluetooth, clim manuelle, contrôle de la pression des pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, Isofix, jantes 16", lecteur SDXC, prise Aux-In, radio 4HP avec MMI et lecteur CD, rétros électriques, volant cuir.
- Sport/Design : + clim auto, jantes 17", modes de conduite, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction, peinture intégrale (Sport)/contraste (Design).
- S line : + Audi sound system, châssis sport, jantes 18", navigation MMI, phares à led, rétros dégivrants et rabattables électriquement, sellerie tissu/cuir.
- Design Luxe : - châssis sport + accès et démarrage sans clé, accès internet via carte SIM 3G 36 mois, caméra de recul, radars de stationnement AV/AR, sellerie cuir.

Options (€)

- Accès sans clef 440
- Aide active au maintien dans la voie et surveillance d'angle mort 1 208
- Affichage tête haute 680
- Audi Connect (accès internet via carte SIM, 36 mois) 400
- Audi phone box (recharge par induction) 385
- Audi pro Sensa (préparation à l'accident) 230
- Audi Sound System (10 HP 180 W) 290
- Audi Virtual cockpit (écran digital pour les compteurs)
- Q2 740
- Sport, Design 520
- S Line, Design Luxe 350
- Boîte auto S tronic (série sur 2.0 TDI) 2 150
- Caméra de recul 430
- Feux de route automatiques 150
- Hayon électrique 550
- Navigation MMI (écran 7", affichage 3D)
- Q2 1 115
- Sport, Design 260
- Navigation MMI plus (écran 8,3" pavé tactile, mémoire 10 Go)
- Q2 2 555
- Sport, Design 1 700
- S Line, Design Luxe 1 440
- Pack assistance (radars de stationnement AV/AR, aide active au maintien dans la voie, régulateur de vitesse intelligent et assistant embouteillage avec S tronic) 1 800
- Peinture métallisée ou nacrée 800
- Phares à led (Q2, Sport et Design) 1 400
- Radar de stationnement AV/AR
- Q2 820
- Sport, Design et S Line 380
- Rétros électriques, dégivrants et rabattables (Q2, Sport et Design) 340
- Sellerie cuir (non dispo S Line) 1 760
- Sellerie cuir/Alcantara (S Line) 795
- Sièges avant chauffants 370
- Stationnement semi-automatique
- Q2 965
- Sport, Design et S Line 520
- Design Luxe 135
- Suspension sport avec amortissement adaptatif
- tous sauf S Line 900
- S Line 650
- Système audio B&O (14HP 705 W)
- Q2, Sport, Design 890
- S Line, Design Luxe 610
- Toit ouvrant 1 125

Q3



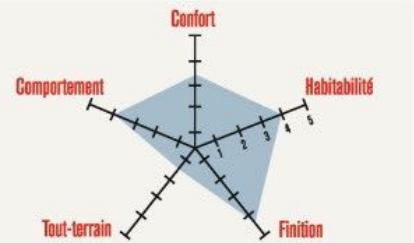
Bientôt remplacé

Le Q3 a profité d'un restylage important fin 2014. La puissance des moteurs a été revue à la hausse, et les émissions de CO₂ à la baisse.

L x l x h (m) : 4,39 x 1,83 x 1,59

Douceur de conduite, comportement, habitabilité, polyvalence

Prix élevé, aptitude en tout-terrain limitée, ensemble aseptisé



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 TFSI	125	7	30 960
1.4 TFSI COD ultra	150	8	32 480
1.4 TFSI COD S tronic 6	150	8	34 580
2.0 TFSI quattro S tronic 7	180	10	38 940
2.5 TFSI RS quattro S tronic	340	21	63 420
2.0 TDI	120	6	30 930
2.0 TDI S tronic 7	120	6	33 030
2.0 TDI ultra	150	8	32 710
2.0 TDI S tronic 7 AJ4X4	150	7	34 810
2.0 TDI quattro	150	8	34 910
2.0 TDI quattro S tronic 7	150	8	37 010
2.0 TDI quattro S tronic 7	184	10	40 160

▪ Ambiente : Q3 + 2 950 €

▪ S line : Q3 + 5 550 €

▪ Ambition Luxe : Ambiente + 5 000 €

Équipements de série

- Q3 : 6 airbags, antipatinage, contrôle de pression des pneus, blocage électrique de différentiel EDS, contrôle de stabilité, frein de stationnement électrique, Isofix, climatisation manuelle, radio CD/mp3, ordinateur de bord, jantes alliage 16 pouces, projecteurs xénon, Bluetooth, détecteurs de pluie et de luminosité, régulateur de vitesse, rétros extérieurs électriques.
- Ambiente : + Audi Drive Select, rétros extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, rétro intérieur photosensible, volant multifonction, climatisation automatique bizona, jantes 17", radar de recul.
- S line : + jantes 18", sellerie cuir/tissu, sièges AV Sport avec support lomb. électrique, vitres surteintées, volant Sport cuir, radio 10 HP, peinture intégrale.
- Ambition Luxe : + volant Sport multifonction, sellerie cuir Milano, Park Assist avec caméra de recul, Audi Phone Box, éclairage intérieur à LED.
- RS : + accès et démarrage sans clef, assistant feux de route, châssis sport, colonne de direction à réglage électrique, jantes 18", sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques, système audio Bose 14 HP 465 W.

Options (€)

▪ Airbags latéraux AR.....	430
▪ Accès et démarrage sans clef (Advanced Key).....	475
▪ Aide au démarrage en côte.....	105
▪ Aide au démarrage en côte et maintien de vitesse en descente.....	125
▪ Amortissement piloté	
- Q3	950
- Ambiente, S line, Ambition Luxe.....	1 195
▪ Audi Drive Select : sélection du mode de conduite (Q3).....	250
▪ Audi music interface (webradio, hotspot WiFi).....	360
▪ Châssis Sport (sauf Q3, série RS).....	680
▪ Climatisation automatique (Q3).....	720
▪ Contrôle de motricité en montée et en descente.....	125
▪ Crochet d'attelage amovible	1 060
▪ Feux de route assistés.....	170
▪ Feux directionnels (RS).....	425
▪ Hayon de coffre assisté (série sur Ambition Luxe).....	600
▪ Lave-phares.....	325
▪ Jantes de 18 pouces (selon modèle).....	de 1 100 à 2 000
▪ Ordinateur de bord couleur (de série sur S line).....	150
▪ Pack éclairage (série sur Ambition Luxe).....	295
▪ Pack Navigation Plus : écran 6,5 pouces, Bluetooth, commande vocale	
- Q3	1 410
- Ambiente	720
▪ Pack Navigation MMI : écran 6,5 pouces, affichage 3D, Bluetooth, commande vocale, lecteur 4 DVD, mémoire 20 Go	
- Q3	2 905
- Ambiente	2 220
- S line et Ambition Luxe.....	1 495
▪ Peinture métallisée.....	815
▪ Phares full LED.....	1 330
▪ Radar de recul (Q3).....	490
▪ Radars de stationnement AV/AR	
- Q3	950
- Ambiente	465
▪ Radars de stationnement AV/AR avec caméra de recul	
- Q3	1 450
- Ambiente	960
- SLine	500
▪ Réception TV (sauf Q3).....	de 1 160 à 1 565
▪ Reconnaissance des panneaux de circulation.....	gratuit
▪ Rétros rabattables, dégivrants et photosensibles	

- Q3	320
▪ Ambiente, S line, Ambition Luxe.....	80
▪ Rétro intérieur photosensible (Q3).....	345
▪ Sellerie cuir et Alcantara (Q3, Ambiente, S line).....	1 460
▪ Sellerie cuir Milano (série Ambition Luxe)	
- Q3	2 005
- Ambiente	1 835
▪ Sellerie cuir Nappa	
- Q3, Ambiente	2 375
- Ambition Luxe	370
▪ Sièges AV chauffants.....	420
▪ Sièges AV électriques	
- Q3	1 160
- Ambiente, S line, Ambition Luxe.....	835
▪ Surveillance d'angle mort (Audi Side Assist).....	610
▪ Système de stationnement semi-automatique	
- Q3	1 085
- Ambiente	600
- S line	140
▪ Système de stationnement semi-automatique avec caméra de recul	
- Q3	1 580
- Ambiente	1 100
- S line	635
- Ambition Luxe	140
▪ Système de maintien dans la voie (active lane assist).....	730
▪ Système audio 10 HP 180 W (Q3 et Ambiente).....	315
▪ Système audio Bose Surround	
- Ambiente	915
- S line, Ambition Luxe	605
▪ Téléphone : kit Bluetooth, volant multifonction	de 280 à 610
▪ Toit ouvrant panoramique	1 530
▪ Vitres AR surteintées (de série sur S line et Ambition Luxe)	490
▪ Volant cuir multifonction	de 145 à 345

2.0 TFSI S tronic7 quattro	252	15	49 750
3.0 TFSI tiptronic8 quattro	354	24	75 000

Équipements de série

- Q5 : 6 airbags, accès et démarrage sans clef, Audi connect "sécurité et service", Bluetooth, climatisation automatique, contrôle de la pression des pneus, contrôle de stabilité, détecteur de pluie et de luminosité, hayon électrique, Isofix, modes de conduite, phares xénon, pre sense city, radar de recul, radio MMI lecteur CD 8 HP régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs électriques et dégivrants, rétro intérieur électrochromatique, volant multifonction cuir.
- Design : + 4 150 €
- S line : Q5 + 9 350 €
- Design Luxe : Design + 10 850 €
- Avis : S line + 14 150 €

Options (€)

▪ Affichage tête haute.....	1 190
▪ Aide au démarrage en côte (série Avis).....	100
▪ Airbags latéraux arrière.....	435
▪ Audi Drive Select.....	355
▪ Banquette arrière coulissante.....	420
▪ Boîte auto S tronic 7 (TDI 190 ch).....	2 300
▪ Caméra de recul	550
▪ Châssis sport (série du S line).....	410
▪ Clim auto 3 zones (Q5).....	830
▪ Feux de route automatiques.....	190
▪ Garnitures d'habitacle en similicuir (série Avis).....	350
▪ Installation audio Audi : 10 HP 180 W (Q5 et Design).....	350
▪ Installation audio Bang & Olufsen : 19 HP 755 W	
- Q5, Design	1 380
- S line, Design Luxe, Avis	1 030
▪ Interfaces smartphone : Google Android Auto et Apple CarPlay (série sur S line, Design Luxe et Avis).....	370
▪ Lecture des panneaux de circulation	370
▪ Navigation MMI : écran 7" + cartographie 3D + commande vocale + services Audi connect pendant 3 mois + hotspot WiFi + disque dur 10 Go (série sur Design) (Q5)	1 815
▪ Navigation MMI plus : écran 8,3" + pavé tactile + services Audi connect pendant 2 ans + ordinateur de bord 7" + lecteur DVD (série sur S line, Design Luxe et Avis)	
- Q5	3 400
- Design	1 600
▪ Pack assistance city : avertisseur de sortie de véhicule + caméra de recul + détecteur de circulation en marche arrière + radars de stationnement AV/AR + surveillance d'angles morts	
- Q5	1 800
- Design, S line	1 570
- Design Luxe, Avis	1 350
▪ Pack assistance route : assistants de maintien dans la voie, d'évitement de collision et de changement de direction + lecture des panneaux + régulateur adaptatif (non displo Q5)	1 800
▪ Pack assistance au stationnement : caméra 360° + stationnement semi-automatique (non displo Q5)	
- Design, S line	1 890
- Design Luxe, Avis	1 670
▪ Pack assist : stationnement semi-automatique	
- Q5	730
- autres finitions	330
▪ Phares à led (Q5, Design)	1 440
▪ Phares Matrix led	
- Q5, Design	1 440
- S line, Design Luxe, Avis	860
▪ Phone box : recharge par induction, commande vocale (série Design Luxe, Avis)	430
▪ Rétros ext électriques, dégivrants et rabattables	
- Q5	420
- autres finitions	145
▪ Roue de secours galette	220
▪ Sellerie cuir (série Design Luxe et Avis, non displo S line)	2 180
▪ Sellerie cuir/Alcantara avec sièges AV sport (Q5 et Design)	1 970



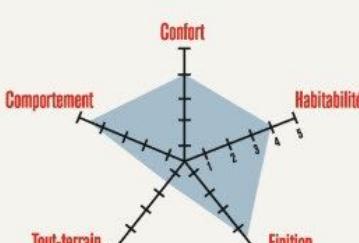
Nouvelle génération

Peu d'évolutions esthétiques pour le Q5 II pourtant entièrement nouveau pour 2017. Prestations routières de haut niveau mais prix conséquent.

L x l x h (m) : 4,63 x 1,90 x 1,65

+ Qualité de finition, habitabilité, comportement

- Prix, banquette coulissante en option



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 TDI	150	8	40 750
2.0 TDI S tronic7 quattro AJ4X4	163	9	46 550
2.0 TDI S quattro	190	10	45 750
3.0 V6 TDI Tiptronic8 quattro	286	18	56 550

▪ Sellerie cuir/simili cuir (Q5 et Design)	1 150
▪ Services Audi connect pendant 5 ans (Q5 et Design)	425
▪ Side assist : surveillance d'angles morts	980
▪ Sièges avant chauffants (série Avus)	440
▪ Sièges avant électriques (série Design Luxe et Avus)	930
▪ Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur, rétrôs électriques, dégivrants et rabattables, rétro int électrochromatique (série sur Avus)	
- Q5	1 910
- autres finitions	1 315
▪ Suspensions pilotées (uniquement sur quattro)	
- S line	770
- autres finitions	1 190
▪ Suspensions pneumatiques	
- S line	1 950
- autres finitions	2 350
▪ Toit ouvrant panoramique	1 800
▪ Virtual cockpit (compteurs 100 % numériques) (série S line, Design Luxe, Avus)	
- Q5	610
- Design	300
▪ Volant 3 branches multifonction (série Design Luxe et Avus)	185
▪ Volant réglable électriquement	490

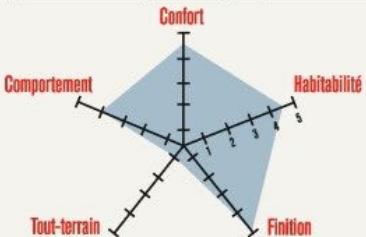
Q7



Le Q7 représente ce qu'Audi fait de mieux en matière de confort, d'équipement et de finition. Gabarit et tarifs décourageants.

L x l x h (m) : 5,05 x 1,97 x 1,74

- + Qualité de finition, habitacle pratique, comportement
- Rapport encombrement/habitabilité, politique tarifaire



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 V6 TDI ultra A4X4	218	12	62 000
3.0 V6 TDI	272	16	66 380
3.0 V6 TDI e-tron Quattro	373	13	83 260
Q7 TDI	435	32	107 860

- S line : Q7 + 6 900 € (4 100 € sur 7 places, 4 400 € sur e-tron)
- Ambition Luxe : Q7 + 7 800 € (5 000 € sur 7 places et e-tron)
- Avus : Ambition Luxe + 7 700 € (6 800 € sur e-tron)
- Avus Extended : Avus + 5 500 € (6 100 € sur e-tron)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ABS avec répartiteur (EBV) et amplificateur (BAS), antipatinage (ASR), système de contrôle de stabilité (ESC), contrôle de la pression des pneus, boîte automatique, accès et démarrage sans clé, localisation par satellite, vitres électriques, volant cuir multifonctions, rétrôs extérieurs élect., dégivrants et rabattables, rétro intérieur photosensibles, frein de stationnement électrique, climatisation auto. bizona, ordinateur de bord, Audi music interface 10 HP 180 watts avec deux USB, un lecteur SDXC et un port Aux-in, Bluetooth, MMI écran HD 7 pouces, jantes alliage 18 pouces, radar de recul, allumage auto. des phares xénon, détecteur de pluie, régulateur de vitesse, aide au démarrage en côte, récupération d'énergie au freinage, fixations Isofix, hayon électrique, Audi drive select, système de lecture des panneaux de signalisation.
- S line : + compteurs numériques, sellerie cuir/Alcantara, sièges avant Sport électriques, MMI navigation plus, jantes aluminium 20 pouces, suspension pneumatique.
- Ambition Luxe : + mémoires siège conducteur, caméra de recul, sellerie cuir.

- Avus : + rétros ext. photosensibles, installation audio Bose 19 HP 558 watts, volant réglable électriquement, sièges avant chauffants, pack cuir, lave-phares, toit panoramique en verre, système de vision 360°.
- Avus Extended : + chargeur par induction, clim. 4 zones, essieu arrière directionnel (non dispo e-tron), interfaces Apple CarPlay et Google Android Auto, Pack Assistance City, sièges avant électriques à mémoires, suspensions pneumatiques.

Options (€)

▪ 7 places	1 690
▪ Affichage tête haute	1 690
▪ Alarme avec accès et démarrage sans clé	590
▪ Airbags latéraux pour la 2 ^e rangée de sièges	450
▪ Assistant au stationnement (prise en charge du volant)	
- Q7, S line	950
- Ambition Luxe	475
▪ Assistant de vision nocturne	2 550
▪ Assistant feux de route (série Avus)	190
▪ Avertisseur de changement de voie (Side Assist)	730
▪ Caméra de recul (Q7 et S Line)	550
▪ Chargeur 6 DVD	780
▪ Chauffage/ventilation stationnaire	1 810
▪ City assistance (side assist, caméras 360°, assistant au stationnement)	
- Q7, S line	2 450
- Ambition Luxe	1 440
- Avus	740
▪ Climatisation automatique quatre zones	960
▪ Compteurs numériques (Q7)	730
▪ Couvre bagages électrique	320
▪ Essieu arrière directionnel	1 390
▪ Fermeture assistée des portières	780
▪ Lave-phares haute pression	390
▪ Phares full LED (série Avus)	1 990
▪ Phares Matrix LED	
- Q7, S line, Ambition Luxe	3 125
- Avus	1 135
▪ Pack Cuir (série sur Avus)	1 900
▪ Pack Cuir étendu	
- Q7, S line, Ambition Luxe	6 550
- Avus	4 650
▪ Pack Cuir intégral	
- Q7, S line, Ambition Luxe	7 650
- Avus	5 750
▪ Pare-brise chauffant	890
▪ Peinture métallisée ou nacrée	1 200
▪ Peinture intégrale unie (sauf S line, série Avus)	675
▪ Réception TV et radio numériques	1 850
▪ Rétrôs extérieurs photosensibles	240
▪ Sellerie cuir/synthétique (Q7)	1 450
▪ Sellerie cuir Cricket (Q7, série sur Ambition Luxe et Avus)	2 550
▪ Sellerie cuir Valcona	
- Q7	3 100
- S line	1 400
- Ambition Luxe, Avus	550
▪ Sièges AV électriques (Q7)	1 350
▪ Sièges AV électriques avec mémoires	
- Q7	1 750
- S line	400
▪ Sièges avant Sport (série du S line)	1 950
▪ Sièges avant à contours individuels	
- Q7, Ambition Luxe, Avus	4 150
- S line	2 200
▪ Sièges avant ventilés	1 350
▪ Sièges avant chauffants (série Avus)	475
▪ Sièges avant et arrière chauffants	960
▪ Sound System Bose (19 HP, 558 watts) (série Avus)	1 400
▪ Sound System Bang & Olufsen (23 HP, 1 920 watts)	
- Q7, S line, Ambition Luxe	7 450
- Avus	6 050
▪ Suspension pneumatique	2 490
▪ Suspension pneumatique Sport	2 790
▪ Système de lecture des panneaux de signalisation	375
▪ Système de maintien dans la voie (active lane assist)	780
▪ Système de navigation plus MMI (Q7)	3 400
▪ Toit ouvrant panoramique (série Avus)	2 150

- Tour assistance package (lecture panneaux, active lane assist, régulateur de vitesse intelligent)
- Vitres AR surteintées
- Vitrage acoustique
- Volant Sport 3 branches cuir/palettes vitesses (série S line)
- Volant Sport 3 branches cuir chauffant
- Volant 4 branches chauffant cuir/palettes de vitesses (sauf S line)
- Volant réglable électriquement (série Avus)

BENTLEY

Bentayga



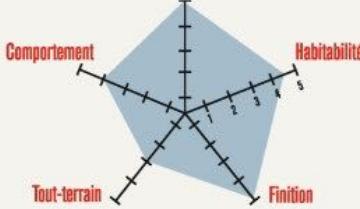
Le Bentayga est le SUV de tous les superlatifs : c'est le plus cher, le plus luxueux, le plus performant et le plus confortable du marché.

L x l x h (m) : 5,14 x 2 x 1,75

+ Finition à la main, performances exceptionnelles, confort

- Prix astronomique, freinage peu endurant, encombrement

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
6.0 W12	608	54	215 496

Équipements de série

- 6 airbags, accès et démarrage sans clef, amortissement pneumatique piloté, avertisseur de sortie à l'ouverture de porte, banquette arrière chauffante, Bluetooth, caméra de recul, clim auto quatre zones, contrôle de la pression des pneus, ESP, contrôle de stabilité de la remorque, capteurs de pluie et de luminosité, gestion auto des feux de route, hayon électrique, Isofix, jantes 21", navigation 3D avec écran 8" capacitif et reconnaissance vocale, phares à led adaptatifs, portes à fermeture assistée, rétrôs ext électriques, rabattables et dégivrants à mémoires, rétro int photosensibles, sellerie cuir, sièges avant électriques à mémoires, surveillance des angles morts, système de réduction du rouflak avec barres anti-rouflak actives, toit panoramique ouvrant, volant cuir.

Options (€)

- Bas de caisse couleur carrosserie
- Coffre compartimenté
- Configuration 4 places avec console centrale
- Hayon mains libres
- Peinture métallisée
- Sièges avant confort (sièges électriques, chauffants, ventilés et massants, soutiens latéraux électriques, appuis-tête confort)
- Spécification City (alerte collision piéton, caméra 360°, contrôle de circulation en marche arrière, reconnaissance des panneaux, stationnement semi-automatique)
- Spécification Grand Tourisme (affichage tête haute, aide active au maintien dans la voie, freinage d'urgence automatique, régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, vision nocturne)
- Spécification Tout-terrain (4 modes d'évolution tout-terrain, protection de châssis)
- Système audio Naim 20 HP 1 950 W
- Système de divertissement aux places arrière
- Tablettes aviation habillées de bois
- Tapis de sol en laine d'agneau
- TV et radio numériques
- Vitres arrière surteintées

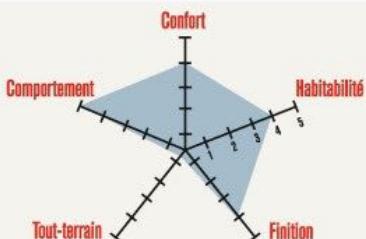
BMW**X1**

Entièrement renouvelé en 2016, le X1 est depuis une traction. Il offre un excellent compromis comportement/confort mais il reste cher.

L x l x h (m) : 4,44 x 1,83 x 1,62

Comportement, consommation, habitabilité

Prix, options nombreuses et coûteuses, sonorité diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	32 350
18d sDrive Lounge A4X4	150	7	36 200
20d sDrive BVA8 Lounge	190	10	41 600
25d xDrive BVA8 Lounge	231	13	45 950
18i sDrive Lounge	140	7	32 400
20i sDrive BVA7 Lounge	192	11	39 650
25i xDrive BVA8 Lounge	231	13	44 450

- Lounge : Première + 1 600 €
- xLine : Lounge + 4 800 €
- Sport : Lounge + 4 350 €
- M Sport : Sport + 2 150 € (sauf 16d sDrive + 3 750 €)

Equipements de série

- Première : 6 airbags, appel d'urgence, avertisseur de collision, contrôle pression des pneus, ESP, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, écran multimédia 6,5", jantes 17", radio CD 6 HP, rétros ext. élec., modes de conduite, volant cuir multifonction.
- Lounge : + clim. auto bi-zone, contrôle de vitesse en descente, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, hayon électrique.
- Sport : - radar de recul + GPS Business, jantes 18", phares LED, rétros rabattables et electrochromatique côté conducteur, stationnement semi-auto.
- xLine : Lounge - radar de recul + GPS Business, jantes 18", phares LED rétros rabattables et électro. côté conducteur, stationnement semi-auto.
- M Sport : Sport + direction à démultiplication variable, suspension adaptative DirectDrive, volant sport.

Options (€)

- 4 roues motrices xDrive (18d, 20d et 20i) 2 000
- Accès sans clé 430
- Banquette arrière coulissante sur 130 mm 360
- Boîte auto (18d et 20d, sauf 18i sDrive) 2 050
- Caméra de recul 410
- Connectivité avancée (commande vocale, branchement smartphone, lecture SMS/e-mails, streaming audio) 360
- GPS multimédia Business (écran 6,5", affichage 3D, cartes Europe, info trafic, fonction Siri accessible) (Première, Lounge) 1 000
- GPS multimédia Professional avec affichage tête haute (écran 8,8", iDrive, affichage tête haute)

- Lounge 2 750
- Sport, xLine et M Sport 1 800
- Infos trafic en temps réel (3 ans) 160
- Internet (1 an) 110

- Pack BMW ConnectedDrive (GPS Professional, affichage tête haute, services ConnectedDrive, info trafic, conciergerie)
- Première, Lounge 2 850
- Sport, xLine et M Sport 2 100
- Pack Confort ('accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants) 1 350
- Pack DirectDrive (direction à démultiplication variable, suspensions adaptatives) (Sport et xLine) 600
- Pack Évasion (banquette AR coulissante, toit ouvrant panoramique, filet séparation coffre, 12V supp.) 1 700
- Pack Innovation (alarme, rétro int. électrochromatique, régulateur de vitesse, Pack Safety, navigation Professional, affichage tête haute)
- Première, Lounge 3 050
- Sport, xLine et M Sport 2 100

- Pack Safety (avertisseur franchissement de ligne, freinage auto avec détection des piétons, feux de route anti-éblouissement) 860
- Pack Advanced Safety (Pack Safety, régulateur de vitesse intelligent, pilote auto dans les embouteillages) (sauf sDrive 18d) 1 250
- Pack Simplicity (radars de stationnement AV/AR, système de manœuvres auto, caméra de recul, rétros ext. rabattables électriquement)
- Première 1 250
- Lounge 900
- Sport, xLine et M Sport 410
- Peinture métallisée 840
- Phares à LED (série Sport, xLine et M Sport) 1 000
- Sellerie cuir Dakota 1 750
- Services ConnectedDrive 3 ans (infos, Google, BMW apps) 700
- Sièges avant Advanced (série Sport et M Sport) 500
- Sièges avant chauffants 400
- Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur 990
- Suspension DirectDrive (réglage plus ferme et caisse abaissée de 10 mm) (série sur M Sport) 350
- Suspension SelectDrive (position Sport plus ferme)
- Lounge, xLine et Sport 550
- M Sport 200
- Système de manœuvres de stationnement automatiques (Lounge) 430
- Système Hi-Fi 7 HP 205 W 300
- Système Hi-Fi Harman Kardon 12 HP 360 W 800
- Toit ouvrant panoramique 1 300

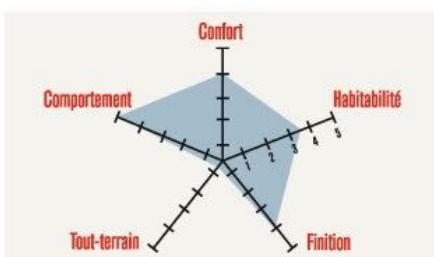
X2**Nouveau modèle**

Lancé début 2018, le X2 est le pendant sportif du X1. C'est vrai en style et au volant. L'habitacle manque, lui, d'un caractère plus affirmé.

L x l x h (m) : 4,36 x 1,83 x 1,53

Comportement, consommation, finition, style

Prix, intérieur de X1, banquette arrière pour deux



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
18d sDrive Première A4X4	150	8	36 250
20d xDrive Première	190	10	43 600
25d xDrive Première	231	13	46 000
18i sDrive Première	140	7	32 450
20i sDrive DKG7 Première	192	10	39 700

Equipements de série

- Première : 6 airbags, alerte collision, appel d'urgence, audio 6 HP écran 6,5", climatisation, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteurs pluie/luminosité, ESP, jantes 17", rétros ext. élec./dégivrants, services connectés.
- Lounge : + clim. auto bizona, hayon élec., rég./lim. vitessa, radar recul.
- M Sport/M Sport X : Première + clim. auto bizona, hayon élec., jantes 19", nav. Business, phares led, radars station. AV/AR, rég./lim. vitessa, rétros ext. rabattables élec., sellerie Alcantara, station. semi-auto, suspension DirectDrive.

Options (€)

- 4 roues motrices xDrive
- 18d BVM 2 050
- 20i (DKG7 remplacée par BVA8) 2 000
- Accès sans clé 430
- Boîte auto
- auto 8 (18d) 2 250
- DKG7 (18) 2 200
- Caméra de recul 410
- Navigation Business (nav. Europe 2,5D, écran 6,5", info trafic, commande vocale) (Première et Lounge) 1 300
- Navigation Professional (nav. Europe 2,5D, écran tactile 8,8", info trafic, commande vocale, affichage tête haute)
- Première et Lounge 2 950
- M Sport et M Sport X 1 800
- Pack audio (Hi-Fi Harman Kardon, Apple CarPlay) 990
- Pack BMW Connected Drive (alarme, affichage tête haute, conciergerie, nav. Professional, hot-spot Wi-Fi)
- Première et Lounge 2 850
- M Sport et M Sport X 2 100
- Pack Confort (accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants) 1 350
- Pack Innovation (rég. vitessa, Pack Safety, affichage tête haute, rétro. int. photosensible, nav. Professional)
- Première/Lounge 3 350/3 100
- M Sport et M Sport X 2 250
- Pack Safety Advanced (alerte franchissement ligne, freinage d'urgence auto avec détection piétons, feux de route auto, compteurs digitaux, rég. vitesse adaptatif avec fonction embouteillage)
- Première 1 550
- Lounge, M Sport et M Sport X 1 250
- Pack Innovation 550
- Pack Simplicity (caméra recul, rétros ext. rabattables, radars station. AV/AR, stationnement semi-automatique)
- Première/Lounge 1 250/900
- M Sport et M Sport X 410
- Peinture métallisée 840
- Phares led (Première et Lounge) 1 000
- Sellerie cuir 600

- Première et Lounge.....	1 750
- M Sport et M Sport X	1 550
■ Sièges AV électriques à mémoires conducteur	990
■ Stationnement semi auto (Première/Lounge)	850/430
■ Suspension pilotée SelectDrive	
- Première et Lounge.....	550
- M Sport et M Sport X	200
■ Toit ouvrant panoramique	1 450

X3

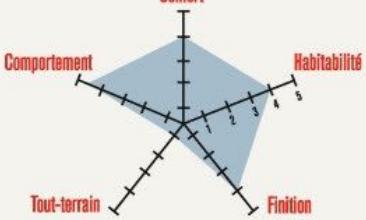

Nouvelle génération

Le BMW X3 3^e génération est lancé fin 2017. Derrière une esthétique qui évolue peu, le châssis est tout nouveau. Le comportement y gagne.

LxTxh (m) : 4,71 x 1,89 x 1,68

- + Agrément routier, rapport conso/performance des diesels
- Tarifs, options trop nombreuses, direction peu informative

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20i xDrive Lounge	184	11	47 800
30i xDrive Lounge	252	15	53 500
40i M Performance	360	25	72 900
18s xDrive Lounge	150	7	41 900
20d xDrive Lounge AJ4X4	190	10	52 000
30d xDrive Lounge	265	16	58 500

- xLine : Lounge + 5 650 €
- M Sport : Lounge + 8 050 €
- Luxury : Lounge + 9 150 €

Equipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto 3 zones, contrôle pression pneus, démarreur sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, hayon éléc., jantes 18", modes de conduite, nav. Business écran 6,5", radars stat. AV/AR, radio CD/MP3, rég./lim. de vitesse, rétros éléc., dégivrants et rabattables, services connectés.
- xLine : + jantes 19", nav. Professional, syst. stationnement auto.
- M Sport : Lounge + contrôle transmission, jantes 19", nav. Professional, phares full led, suspension pilotée, syst. sellerie cuir/tissu, stationnement auto.
- Luxury : Lounge + accès sans clé, hayon mains libres, jantes 19", nav. Professional, sellerie cuir, sièges AV éléc. et chauffants, syst. stationnement auto.
- M Performance : M Sport + feux de route auto, jantes 20".

Options (€)

■ Accès confort (accès sans clé, hayon mains libres).....	600
■ Clé intelligente avec écran	300
■ Pack Advanced Full Led (phares led directionnels, feux de route auto)	
- Lounge.....	1 500
- xLine, Luxury.....	350
■ Pack Audio (syst. Harman Kardon, Apple CarPlay).....	1 200
■ Pack Confort (accès sans clé, sièges AV électriques et chauffants)	
- Lounge.....	2 100
- xLine et M Sport.....	1 850
- M Performance.....	1 000
■ Pack Innovation (phares full led, feux de route auto, rétros ext. électro., pack Safety, affichage tête haute)	
- Lounge.....	2 950

- xLine, Luxury.....	1 800
- M Sport, M Performance	1 550
■ Pack Safety (surveillance angles morts et trafic AR, alerte active franchissement de ligne, freinage auto en ville)	900
■ Pack Advanced Safety (pilote semi-automatique, assistants d'évitement, d'intersection et de changement de voie)	2 350
■ Park Assist Plus (station, auto, caméra 360°, vue 3D à distance)	
- Lounge.....	1 150
- autres finitions	450
■ Sièges avant électriques (série Luxury).....	1 150
■ Toit ouvrant panoramique	1 600

X4

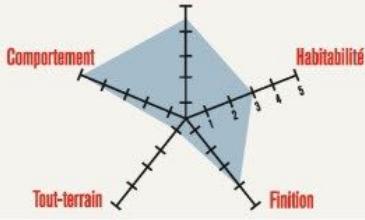

Bientôt remplacé

Après le succès du X6, BMW décline son approche de SUV coupé. Il reprend les blocs les plus puissants du X3 et ajoute une version M.

LxTxh (m) : 4,67 x 1,88 x 1,62

- + Moteurs, comportement, style
- Prix, longue liste d'options, habitabilité AR

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20d xDrive Lounge Plus	190	10	53 450
30d xDrive Lounge Plus	258	15	62 300
35d xDrive Lounge Plus AJ4X4	313	20	66 450
28i xDrive Lounge Plus	245	15	58 550
M40i xDrive	360	25	71 100

- xLine : Lounge Plus + 4 300 €
- M Sport : Lounge Plus + 7 100 € (20d), 4 750 € (30d, 28i), 4 250 € (35d)

Equipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, démarreur sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, hayon électrique, jantes 17" ou 18" (xDrive35d et xDrive35i), contrôle pression des pneus, navigation écran 6,5", appel d'urgence, projecteurs bixénon, radars de stationnement AV/AR, régulateur, rétros ext. électrochromes et rabattables, rétro. int. électrochrome, modes de conduite, sellerie cuir, sellerie et volant multifonction Sport garni cuir.
- xLine : Lounge Plus + navigation Professional avec écran 8,8", sellerie cuir, sièges AV Sport et électriques à mémoires conducteur, jantes alliage 18".
- M Sport : Lounge Plus + pack Advanced Full LED avec projecteurs directionnels et gestion des feux de route, sellerie tissu/cuir, sièges AV Sport, suspension Direct Drive, jantes alliage 19 pouces.
- M40i : Lounge Plus + jantes en alliage 19", kit aérodynamique M, Pack Advanced Full LED, sièges AV Advanced.

Options (€)

■ Accès et démarrage sans clé et fermeture sans contact du hayon.....	650
■ Affichage tête haute.....	1 110
■ Avertisseur d'angle mort.....	600
■ Boîte de vitesses automatique 8 rapports avec palette au volant (xDrive20d : malus 150).....	2 360
■ Caméra de recul/360°.....	450/800
■ Feux de route adaptatifs.....	175
■ Pack Advanced Full LED.....	1 700
■ Pack Safety (avertisseur de franchissement de ligne, freinage actif à basse vitesse).....	550
■ Pack Advanced Safety (avertisseur de franchissement de ligne, régulateur de vitesse actif).....	1 650

■ Pack Advanced xénon (projecteurs bixénon directionnels, lave-projecteurs, feux de route adaptatifs).....	700
■ Pack Connected Drive	de 410 à 1 700
■ Pack Innovation (direction active AFS, feux de route adaptatifs, projecteurs directionnels, affichage tête haute)	2 350
■ Pack Assist (système de manœuvres automatiques)	430
■ Peinture métallisée	950
■ Projecteurs antibrouillard à LED	250
■ Sièges Advanced pour conducteur et passager	560
■ Sièges AV électriques à mémoires conducteur	1 110
■ Sièges AV avec soutien lombaires électrique	330
■ Sièges chauffants AV/AR	400/400
■ Suspension DirectDrive (suspension Sport)	400
■ Suspension SelectDrive (suspension pilotée)	de 800 à 1 200
■ Système Hi-Fi 9 HP/Professional 16 HP	400/1100
■ Système navigation Professional	850
■ Toit ouvrant électrique	1 200

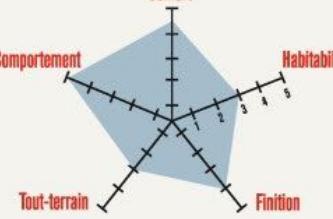
X5


Pour la première fois, le X5 est disponible avec des blocs 4 cylindres diesel et en deux roues motrices. Tout en gardant son agrément de conduite.

LxTxh (m) : 4,89 x 1,94 x 1,76

- + Comportement sportif, moteur de caractère
- Prix élitaire, longue liste d'options, habitabilité AR

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
25d sDrive Lounge	231	13	60 750
30d xDrive Lounge Plus AJ4X4	258	16	70 550
40d xDrive Lounge Plus	313	20	75 750
M50d M Sport	381	26	99 400
35i xDrive Lounge Plus	306	20	71 950
40e xDrive Lounge Plus	313	13	75 150
50i xDrive Lounge Plus	450	34	88 450
X5 M	575	49	129 800

- Lounge Plus : Lounge + 6 450 €
- xLine : Lounge Plus + 5 750 € (25d, 30d, 35i), 5 500 € (40d), 4 900 € (50i), 4 850 € (40e)
- M Sport : Lounge Plus + 6 250 € (25d), 7 350 € (30d, 40d, 35i), 7 250 € (50i)
- Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € (25d, 30d, 35i), 10 750 € (40d, 40e), 9 900 € (50i)

Équipements de série

- Lounge : clim. auto. bi-zone, appel d'urgence, phares bixénon, radars de stationnement AR/AV, régulateur, hayon électrique, rétros ext. électrochromes et rabattables, jantes 18".
- Lounge Plus : + navigation Professional écran 10,2", sellerie cuir, services connectés, sièges AV électriques à mémoires, volant Sport garni cuir.
- xLine : + jantes alliage 18", système hi-fi 9 HP 205 W.
- Exclusive : Lounge Plus + jantes 19", démarrage sans clé, peinture métallisée, sièges AV chauffants, syst. hi-fi Harman Kardon 16 HP 625 W, toit ouvrant pano.
- M Sport : Lounge Plus + jantes alliage 19", sellerie cuir, phares LED directionnels, feux de route auto, suspension adaptative, sièges AV Sport, système hi-fi 9 HP 205 W, volant M garni cuir.
- X5 M : M Sport + jantes 20", sellerie cuir Merino, navigation multimédia Professional, affichage tête haute, système hi-fi 16 HP 205 W.

Options (€)

■ 4 roues motrices xDrive (25d)	3 050
■ 7 places Lounge, Lounge Plus, xLine, Exclusive	2 450
■ Accès et démarrage sans clé	1 200
■ Accès Internet illimité (1 an)	110
■ Affichage tête haute	1 500
■ Avertisseur d'angles morts	650
■ Banquette arrière coulissante	550
■ Caméra de recul/d'intersection	500/800
■ Climatisation automatique 4 zones	de 500 à 900
■ Feux de route adaptatifs	175
■ Navigation multimédia Professional	2 700
■ Pack Advanced Full LED	2 050
■ Pack Advanced Safety : avertisseur de franchissement de ligne, régulateur de vitesse actif	2 100
■ Pack Connected Drive	de 500 à 3 580
■ Pack Design Intérieur	de 1 700 à 3 400
■ Pack Innovation : direction active AFS, feux de route adaptatifs, projecteurs directionnels, affichage tête haute	2 800
■ Pack Dynamic Drive : suspension active dynamique, contrôle dynamique de la transmission	3 400
■ Pack Adaptive Drive : suspension adaptive confort + pack Dynamic Drive	de 4 600 à 5 150
■ Pack Suspension Adaptative Confort	de 1 300 à 1 850
■ Peinture métallisée	1 100
■ Régulateur de vitesse actif ACC + Stop&Start	1 790
■ Sellerie cuir Dakota	2 300
■ Sièges AV à ventilation active	900
■ Sièges AV électriques à mémoire conducteur	1 150
■ Sièges chauffants AV/AR	400/450
■ Système hi-fi 9 HP	500
■ Système hi-fi 12 HP Harman Kardon	de 650 à 1 100
■ Système hi-fi Surround Sound Bang & Olufsen 16 HP	de 2 900 à 4 000
■ Système de vision nocturne avec éclairage dynamique des piétons	2 250
■ Système de manœuvres semi-automatiques	600
■ Toit ouvrant panoramique électrique	1 800

X6

★★★★★

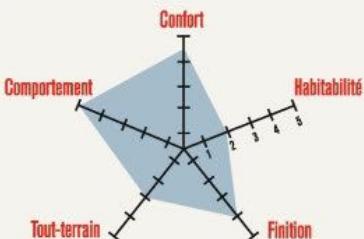


Le X6 reçoit des moteurs plus puissants que l'ancienne génération et qui gagnent en sobriété. Une version M de 575 ch chapeaute la gamme.

L x l x h (m) : 4,91 x 1,99 x 1,70

+ Comportement sportif, moteur de caractère

- Prix éléphantesques, longue liste d'options, habitabilité arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge Plus BVA8 A4X4	258	16	74 300
40d xDrive Lounge Plus BVA8	313	20	79 500
M50d xDrive	381	26	104 300
35i xDrive Lounge Plus BVA8	306	20	76 200
50i xDrive Lounge Plus BVA8	450	34	92 200
X6 M	575	49	137 700

- M Sport : Lounge Plus + 10 700 € (30d, 40d, 35i), 10 200 € (50i)
- Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € (30d, 40d, 35i), 12 050 € (50i)

Equipements de série

- Lounge Plus : 6 airbags, ESP, appel d'urgence, alerte franchissement de ligne, freinage d'urgence en ville, contrôle pression des pneus, régulateur, jantes 19", aide au stationnement AV/AR, hayon mains libres, projecteurs bixénon, rétros électrochromatiques, dégivrants et rabattables, radio CD/mp3, clim. auto, bizzou, sellerie cuir, sièges AV électriques, système de navigation Professional, détecteurs de pluie et de luminosité.
- M Sport : + sièges AV Sport, suspensions adaptatives, pack Advanced Full LED avec projecteurs directionnels, système hi-fi 16 HP Harman Kardon, jantes 20".
- Exclusive : Lounge Plus + accès et démarrage sans clé, peinture métallisée, sièges AV chauffants, toit ouvrant électrique, fermeture assistée des portes, système hi-fi 16 HP Harman Kardon, jantes 20".
- M50d : + pack Dynamic Drive (suspension antiroulis active, contrôle dynamique de la transmission), soutien lombaires électrique.
- X6 M : M50d + Pack M, sellerie cuir Morino, navigation multimédia Professional, affichage tête haute, système hi-fi 16 HP 205 W.

Options (€)

■ Accès et démarrage sans clé	1 200
■ Accès Internet illimité (1 an)	110
■ Affichage tête haute	1 500
■ Avertisseur d'angles morts	650
■ Caméra de recul/d'intersection	500/800
■ Climatisation automatique 4 zones	500
■ Feux de route adaptatifs	175
■ Pack Advanced Full LED	2 050
■ Pack Advanced Safety : avertisseur de franchissement de ligne, régulateur de vitesse actif	2 100
■ Pack Connected Drive	de 500 à 3 580
■ Pack Design Intérieur	de 1 700 à 3 400
■ Pack Innovation : direction active AFS, feux de route adaptatifs, projecteurs directionnels, affichage tête haute	2 800
■ Pack Dynamic Drive : suspension active dynamique, contrôle dynamique de la transmission	3 400
■ Pack Adaptive Drive : suspension adaptive confort + pack Dynamic Drive	de 4 600 à 5 150
■ Pack Suspension Adaptative Confort	de 1 300 à 1 850
■ Peinture métallisée	1 100
■ Régulateur de vitesse actif ACC + Stop&Start	1 790
■ Sellerie cuir Dakota	2 300
■ Sièges AV à ventilation active	900
■ Sièges AV électriques à mémoire conducteur	1 150
■ Sièges chauffants AV/AR	400/450
■ Système hi-fi 9 HP	500
■ Système hi-fi 12 HP Harman Kardon	de 650 à 1 100
■ Système hi-fi Surround Sound Bang & Olufsen 16 HP	de 2 900 à 4 000
■ Système de vision nocturne avec éclairage dynamique des piétons	2 250
■ Système de manœuvres semi-automatiques	600
■ Toit ouvrant panoramique électrique	1 800

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Live	82	4	15 950
PureTech Feel	110	6	19 250
PureTech Shine A4X4	130	7	22 250
BlueHDi Live	100	5	18 950
BlueHDi Feel	120	6	21 950

■ Feel : Live + 1 800 €

■ Shine : Feel + 2 000 € (sauf PureTech 82)

Equipements de série

- Live : 6 airbags, aide démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, radio MP3 6 HP, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.
- Feel : + antibrouillards dynamiques, clim manuelle, écran multimédia 7", jantes 16", rétros ext. électriques et dégivrants, volant cuir.
- Shine : + appel d'urgence et d'assistance, banquette coulissante, clim auto, détecteur de pluie, interface Mirror Screen, jantes 17", navigation TomTom avec reconnaissance vocale, radar de recul, rétros ext. rabattables électriquement, rétro. int. photosensible.

Options (€)

■ Accès et démarrage sans clé (Shine)	350
■ Appel d'urgence et d'assistance (Feel, non disp Live)	300
■ Boîte auto EAT6 (PureTech 100 ch)	1 500
■ Jantes 16" (Feel)	300
■ Navigation TomTom (Feel, non disp Live)	700
■ Pack Auto (clim auto, détecteur de pluie, rétro int photosensible) (Feel)	350
■ Pack City Camera (Pack City, caméra de recul) (Feel)	650
■ Pack City Camera Plus (aide stationnement AV, caméra de recul) (Shine)	390
■ Pack City (radar de recul, rétros ext rabattables) (Feel)	450
■ Pack City + toit ouvrant panoramique (Feel)	1 200
■ Pack Connectivité (Mirror Screen, recharge par induction) (Feel)	250
■ Pack Family + Pack Safety (freinage d'urgence auto en ville, alerte attention conducteur, banquette coulissante, gestion auto des feux de route) - Feel	490
■ Shine	390
■ Pack Park Assist (Pack City Camera, système stationnement semi-auto, surveillance des angles morts) (Shine)	750
■ Pack Techno (affichage tête haute, hi-fi, recharge par induction) (Shine)	650
■ Tout ouvrant panoramique (Shine)	850

DACIA**Duster**

★★★★★

**Nouveau modèle**

Le Duster II est commercialisé fin 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

L x l x h (m) : 4,34 x 1,80 x 1,69

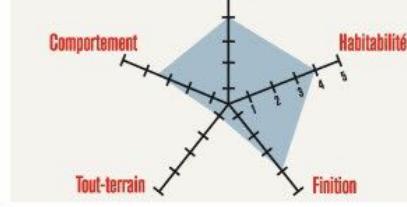
- + Prix imbattables, look, polyvalence, agrément en progrès
- Performances limitées, finition simple, modularité limitée

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
SCe 115 BVM5	115	6	11 990
TCe 125 BVMG Essential	125	7	15 550
dCi 90 BVMG	90	5	14 000
dCi 110 BVMG Essential	110	6	16 450

Le C3 Aircross est le premier vrai SUV Citroën. Pendant du Peugeot 2008, il se veut plus fun en style et plus confortable sur la route.

L x l x h (m) : 4,15 x 1,76 x 1,64

- + Habitabilité, confort/comportement, personnalisation
- Léger manque de dynamisme, commande de boîte



- M Sport : Lounge Plus + 10 700 € (30d, 40d, 35i), 10 200 € (50i)
- Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € (30d, 40d, 35i), 12 050 € (50i)

- Essentiel : Duster + 1 860 € (Sce) et 1850 € (dCi)
- Confort : Essentiel + 1 100 €
- Prestige : Confort + 1 100 €

Equipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, détecteur de luminosité, lim. vitesse, feux diurnes led, ordinateur de bord, vitres AV électriques.
- Essentiel : + Bluetooth, banquette 1/3-2/3, clim. man., radio MP3.
- Confort : + jantes 16", radar recul, rég. vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, vitres AR élec.
- Prestige : + caméra de recul, clim. auto, jantes 17", navigation.

Options (€)

4x4 (dCi 115 et TCE 125)	2 000
Accès et démarrage sans clef (Prestige)	200
Alerte d'angles morts (Confort et Prestige)	200
Bofor auto EBC (dCi 110 Confort et Prestige)	1 300
Cartographie Europe de l'Ouest (non dispo Duster)	100
GPL (Sce 115)	800
Navigation (Confort)	300
Pack City Plus (navigation, caméras station, alerte angles morts)	
- Confort	900
- Prestige	400
Pack Navigation (nav, rég./lim. vitesse) (Essentiel)	550
Peinture métallisée (non dispo Duster)	500
Sellerie cuir (Confort et Prestige)	600
Sièges avant chauffants (Confort et Prestige)	200

DS

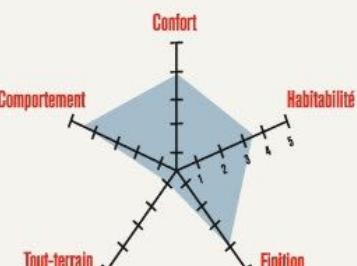
DS 4 Crossback



La DS4 Crossback est un SUV version *light*. Garde au sol à peine surélevée et antipatinage optimisé caractérisent cette bonne routière.

L x l x h (m) : 3,68 x 1,67 x 1,60

- Confort de suspensions, présentation, consommation en diesel
- Places arrière, aucune aptitude tout-chemin, visibilité arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
BlueHDi Be Chic AJ4X4	120	6	28 550
PureTech Be Chic	130	7	27 200
THP Be Chic EAT6	165	9	30 150

- Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

Equipements de série

- Be Chic : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim. auto, bi-zone, contrôle de la pression des pneus, détecteur de pluie, ESP, Isofix, jantes 17", ordinateur de bord, radar de stationnement arrière, radio-CD/mp3 6 HP, limiteur/vitesses, rétros ext. électriques, dégivrants et rabattables, rétro. int. électrochromatique, volant cuir multifonction.
- Sport Chic : + accès et démarrage sans clef, appel d'urgence ou d'assistance, caméra de recul, jantes 18", navigation sur écran tactile 7", phares à led, radar de stationnement avant, surveillance des angles morts.

Options (€)

Accès et démarrage mains libres (Be Chic)	400
Alerte franchissement involontaire de ligne	510
Appel d'urgence et d'assistance	310
Boîte auto EAT6 (BlueHDi 120 ch)	1 700
Mirror Screen (Sport Chic)	200
Pack Be Chic : système audio sur écran tactile 7", phares led (Be Chic)	1 890
Pack Be Chic + navigation + appel d'urgence (Be Chic)	2 690
Peinture métallisée	730
Radars de stationnement avant et arrière (Be Chic)	510
Sièges avant chauffants	300
Siège conducteur électrique à mémoires et sièges avant chauffants (Sport Chic)	650
Système hi-fi Denon (Sport Chic)	600

DS 7 Crossback

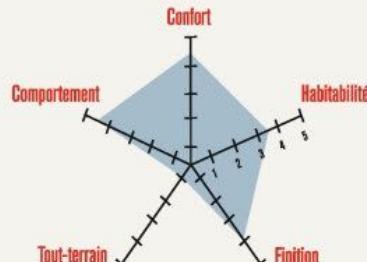


Nouveau modèle

Lancé début 2018, le premier vrai SUV de la gamme DS, résolument premium, est armé pour concurrencer les rivaux allemands.

L x l x h (m) : 4,57 x 1,90 x 1,62

- Excellent confort, ambiance intérieure, comportement serein
- Détails de finition, ergonomie perfectible, performances



Options (€)

Accès sans clef (Chic, So Chic, Performance Line)	420
Inspiration DS Rivoli (sellerie cuir, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV élec, rétrés ext. rabattables) (So Chic)	3 550
Inspiration DS Opéra (sellerie cuir bracelet, montre B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV élec. chauffants, ventilés et massants, nav. connectée)	
- So Chic	6 250
- Grand Chic	2 700
Pack So Chic + navigation + appel d'urgence (Be Chic)	2 690
Peinture métallisée	730
Radars de stationnement avant et arrière (Be Chic)	510
Sièges avant chauffants	300
Siège conducteur électrique à mémoires et sièges avant chauffants (Sport Chic)	650
Système hi-fi Denon (Sport Chic)	600
Pack Easy Access (accès et démarrage sans clef, hayon mains libres) (So Chic, Performance Line)	920
Pack sécurité étendue (freinage d'urgence auto, aide active au maintien dans la voie, surveillance active angles morts)	
- Chic	2 790
- So Chic, Performance Line	1 600
- Performance Line+, Grand Chic	1 250
Peinture métallisée/nacrée	790/1 000
Phares led adaptatifs (So Chic, Perf. Line)	1 200
Radars de parking AV et AR (Chic/So Chic et Perf. Line)	1 090 / 350
Radars de parking AV et AR + caméra de recul (So Chic et Perf. Line)	1 400
Régulateur de vitesse adaptatif	600
Sièges AV chauffants	
Suspensions prédictives (So Chic, Perf. Line et Perf. Line+)	1 100
Système HIFI Focal (non dispo Chic)	1 000
Toit ouvrant panoramique (non dispo Chic)	
- So Chic, Performance Line	1 750
- Performance Line+, Grand Chic	1 450

FIAT

Panda

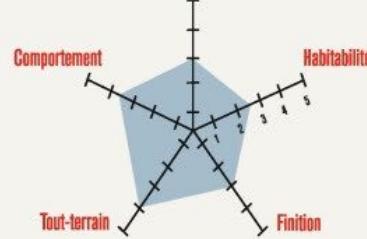


La Panda 4x4 est toujours un petit tout-terrain malin et passe-partout, agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2017.

L x l x h (m) : 3,68 x 1,67 x 1,60

- Comportement routier et hors bitume, maniabilité en ville
- Prix, consommation, habitabilité

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 City Cross 4x2	69	4	12 990
0.9 TwinAir Wild 4x4	85	5	15 490
1.3 Multijet City Cross 4x2	95	5	16 490
1.3 Multijet Wild 4x4 AJ4X4	95	5	17 490

- City Cross Plus : City Cross + 500 €

- 4x4 : Wild 4x4 + 1 000 €

- 4x4 Cross : 4x4 + 1 700 €

Equipements de série

- City Cross : 6 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. auto, rétros ext. électriques et dégivrants, radio Uconnect.
- City Cross Plus : + radar de recul.
- Wild : 4 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, Bluetooth, clim. manuelle, radio Uconnect, transmission intégrale.

- 4x4 : + rétros ext. électriques et dégivrants, radar de recul.
- 4x Cross : airbags latéraux avant, clim. auto.

Options (€)

Airbags latéraux (Wild, 4x4)	200
Climatisation automatique (Wild, 4x4)	400
Freinage d'urgence en ville	250
Pack City (rétrors ext. électriques et caméra de recul)(Wild)	300
Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant)	300
Radar de recul (City, Wild)	200

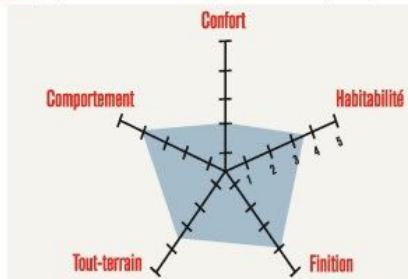
500X



Réussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X pâtit malheureusement d'une suspension beaucoup trop ferme.

L x l x h (m) : 4,28 x 1,79 x 1,60

- + Style, comportement routier, équipements, gamme riche
- Suspensions raides, coffre petit, modularité quelconque



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.3 Multijet 95 Pop	95	5	20 190
1.6 Multijet 120 Popstar AJ4X4	120	6	23 490
2.0 Multijet 140 Cross 4x4	140	8	27 090
1.6 E-Torq 110 Pop	110	6	18 290
1.4 MultiAir 140 Popstar	140	8	21 790
1.4 MultiAir 170 Cross 4x4 BVA9	170	10	27 290

- Popstar : Pop + 2 000 €
- Lounge : Popstar + 2 300 €
- Club : Lounge + 2 300 €
- Cross : Popstar + 1 500 €
- Cross+ : Cross + 2 300 €

Équipements de série

- Pop : 6 airbags, aide au démarrage sans clé, capteurs de pression des pneus, clim manuelle, ESP, jantes 16", ordinateur de bord, radio USB/Aux, régulateur/limiteur de vitesse, rétrors ext. électriques et dégivrants.
- Popstar : + Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto bi-zone, jantes 17", rétrors ext. rabattables électriquement, rétro int. photosensible, système U-connect écran tactile 5", volant cuir.
- Lounge : + accès et démarrage sans clé, avertisseur de franchissement de ligne, jantes 18", phares bixénon, système de navigation.
- Club : + système U-connect écran tactile 6,5", sellerie cuir, système de navigation 3D, toit ouvrant panoramique.
- Cross : Popstar + accès et démarrage sans clé, boucliers spécifiques, système Track+ (ou transmission intégrale), système Uconnect 5" avec navigation.
- Cross+ : Cross + avertisseur de franchissement de ligne, jantes 18", phares xénon, sellerie cuir, système Uconnect 6,5" avec navigation 3D.

Options (€)

Avertisseur de franchissement de ligne (Popstar et Cross)	300
Boîte auto DCT (1.6 Multijet 120, 1.4 MultiAir 140)	1 600
Pack Sécurité : détecteur d'angle mort + radar anti-collision + caméra de recul (non dispo Pop)	
- Popstar et Cross (+ avertisseur de franchissement de ligne)	1 050
- Lounge, Club et Cross+	850

- Pack Sécurité Plus : détecteur d'angle mort + radar anti-collision + caméra de recul + régulateur adaptatif (non dispo Pop)
- Popstar et Cross (+ avertisseur de franchissement de ligne)
- Lounge, Club et Cross+
- Pack Navi Plus : système U-Connect avec écran tactile 6,5" + navigation 3D (non dispo Pop)
- Popstar
- Lounge (+ prise USB suppl.) (série Club et Cross+)
- Pack Confort : accès et démarrage sans clé, réglage lombaire électrique conducteur, plancher de coffre amovible (Popstar, non dispo Pop)
- Pack Confort Plus : 3^e appuie-tête AR + tapis de sol AV/AR + siège passager avant réglable en hauteur (non dispo Pop)
- Pack Électrique : sièges AV électriques + 3^e appuie-tête AR + tapis de sol AV/AR (Lounge, Club et Cross+)
- Pack River : volant, para-brise et sièges AV chauffants (non dispo Pop)
- Peinture métallisée/tri-couche
- Sellerie cuir (non dispo Pop)
- Système hi-fi Beats (non dispo Pop)
- Roue de secours galate
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Pop, série Club)

- Trend (radars de stationnement, rétrors ext. rabattables)
- - autres (radars de stationnement, caméra de recul)
- Peinture métallisée/Premium
- Phares bi-xénon (sauf Trend)
- Sellerie cuir avec sièges chauffants (Titanium)
- Surveillance des angles morts (sauf Trend)
- Toit ouvrant (sauf Trend)

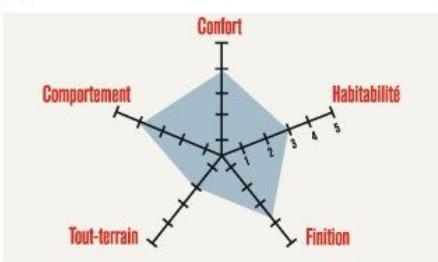
Kuga



Restylée en 2016, la deuxième génération de Kuga propose toujours un comportement plaisant mais sa finition gagnerait à être plus soignée.

L x l x h (m) : 4,53 x 1,84 x 1,70

- + Confort, comportement dynamique, transmission efficace
- Habitabilité moyenne, ergonomie, détails de finition

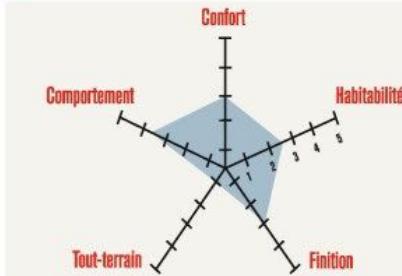


FORD



EcoSport

- + Comportement routier, équipements, gabarit urbain
- Consommation, prix assez élevés, porte de coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TDCi Trend 4x2	120	8	26 500
2.0 TDCi Trend 4x2 AJ4X4	150	8	28 750
2.0 TDCi Titanium 4x4	180	8	35 100
1.5 EcoBoost Trend 4x2	120	8	23 050
1.5 EcoBoost Trend 4x2	150	8	25 250
1.5 EcoBoost Titanium 4x4 BVA	182	11	33 200

- Executive : Trend + 3 000 € (non dispo 1.5 EcoBoost 120)
- Titanium : Trend + 3 150 €
- ST-Line : Titanium + 1 900 € (non dispo 1.5 EcoBoost 120)
- Vignale : ST Line + 3 250 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, ESP, alerte pression pneus, audio 6 HP, clim. manu., démarrage sans clé, jantes acier 17", multimédia écran 4,2", régulateur, rétrors ext. élec. et dégivrants.
- Executive : + audio 6 HP, clim. auto bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto en ville, interfaces smartphone, jantes alliage 17", nav. sur écran 8", radars de stationnement AV/AR, rétrors ext. rabattables, stationnement semi-auto.
- Titanium : Trend + 3 300 €
- ST-Line : Titanium + 1 300 € (non dispo 1.5 TDCi 100 ch)
- Executive : Trend + 3 000 € (non dispo 1.5 EcoBoost 120)
- Titanium : Trend + 3 150 €
- ST-Line : Titanium + 1 900 € (non dispo 1.5 EcoBoost 120)
- Vignale : ST Line + 3 250 €

Équipements de série

Trend

Executive

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, alerte pression pneus, audio 6 HP avec écran 4,2", clim. manu., ESP, jantes 16", rétrors ext. élec. et dégivrants.
- Executive : + audio 6 HP, clim. auto bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto en ville, interfaces smartphone, jantes alliage 17", nav. sur écran 8", radars de stationnement AV/AR, rétrors ext. rabattables, sellerie cuir/tissu.
- Titanium : + audio 7 HP, clim. auto, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, interfaces smartphone, navigation sur écran 8", radar de recul, régulateur, rétrors ext. rabattables, sellerie cuir/tissu.
- ST-Line : + accès sans clé, jantes 18", stationnement semi-automatique.
- Vignale : + audio Sony 9 HP, caméra de recul, hayon mains-libres, peinture métallisée, phares bixénon, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège conducteur élec.

Options (€)

- 4x4 sur TDCi 150
- Boîte auto Powershift (1.5 TDCi 120, 2.0 TDCi 150 et 180)
- Caméra de recul
- Freinage d'urgence auto en ville
- Pack mains-libres
 - accès et démarrage sans clé, hayon mains-libres (Trend et ST Line) ... 590
 - hayon mains-libres (Titanium)

▪ Pack Sécurité Intégrale (freinage d'urgence auto en ville, aide active au maintien dans la voie, surveillance des angles morts)	
- Executive.....	1 150
- Titanium, ST-Line et Vignale.....	950
▪ Peinture métallisée/Premium.....	600/900
▪ Phares bi-xénon	
- Executive.....	750
- Titanium et ST-Line	650
▪ Régulateur de vitesse adaptatif (non dispo Trend).....	720
▪ Sellerie cuir (sièges AV électriques) (Titanium).....	1 100
▪ Sièges AV chauffants	190
▪ Surveillance des angles morts (non dispo Trend)	450
▪ Système de navigation Sony avec caméra de recul (sauf Trend)	
- 9 HP (sauf Trend).....	600
- 9 HP + caisson de basses.....	900
- Vignale	300
▪ Toit panoramique.....	800

Edge

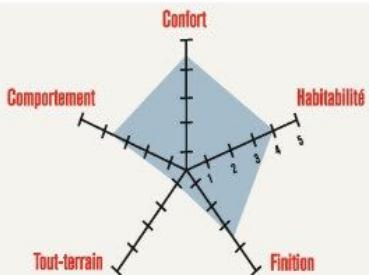


Bientôt restylé

Directement décliné d'un modèle américain, le Edge reçoit deux gros diesels pour le Vieux Continent. Un SUV pour qui veut rouler original.

L x l x h (m) : 4,81 x 1,93 x 1,70

- + Belle habitabilité, équipement complet, bon confort
- Pas de 7 places, comportement pataud, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 TDCI Titanium 4x4 AJ 4x4	180	10	46 300
2.0 TDCI Titanium BVR 4x4	210	12	49 800

▪ ST-Line: Titanium + 3 000 € (non dispo 2.0 TDCI 180 ch)

▪ Vignale : Titanium + 6 700 €

Équipements de série

- Titanium : 6 airbags + genoux conducteur, accès/démarrage sans clé, aide au maintien dans la voie, caméra de recul, contrôle pression pneus, clim auto bizona, détect. pluie/luminosité, ESP, freinage auto, hayon main libre, interfaces smartphone, jantes 19", nav, écran 8" et 9 HP, régulateur, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables, radars de stationnement AV/AR, sièges AV chauffants.
- ST-Line : + audio Sony 12 HP, jantes 20", sellerie cuir/suédine, sièges AV élec.
- Vignale : + peinture métallisée, phares led adaptatifs, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants.

Options (€)

▪ Caméra avant (avec système audio Sony).....	400
▪ Ceinture arrière avec airbags intégrés.....	225
▪ Peintures métallisées	de 800 à 1 200
▪ Phares full led adaptatifs (Titanium et Sport)	1 550

▪ Régulateur de vitesse adaptatif.....	500
▪ Stationnement semi-automatique	250
▪ Surveillance des angles morts	500
▪ Toit panoramique.....	1 400



Grande Armée 01 45 00 14 51
Pte de St Cloud 01 53 84 20 30
République 01 43 14 38 38
Courbevoie 01 41 88 30 30



HONDA À PARIS WWW.JAPAUTO.COM

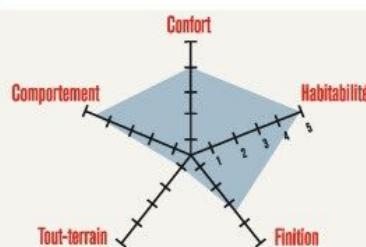
HR-V



Habitable, performant, sobre et bien équipé, ce SUV fixe de nouvelles références dans la catégorie... sauf en qualité de finition.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,77 x 1,81

- + Habitabilité, comportement, sobriété, performances
- Finition perfectible, confort de suspension ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 i-DTEC Élégance AJ 4x4	120	6	24 650
1.5 i-VTEC Élégance	130	7	22 280

- Élégance Navi : Élégance + 1 000 € (1.6 i-DTEC)
- Executive Navi : Élégance Navi + 1 620 € (1.6 i-DTEC) et Élégance + 2 670 € (1.5 i-VTEC)
- Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €

Équipements de série

- Titanium : 6 airbags, aide au démarrage en côte, contrôle de stabilité de la remorque, freinage automatique d'urgence, clim auto, fonction Bluetooth, détecteur de luminosité, prise USB, radio CD 4 HP, régulateur-limiteur de vitesse, rétros ext. élect., vitres électriques, jantes alliage 16 pouces.
- Executive : + aide au stationnement, Bluetooth, détecteur de pluie, feux de route actifs, phares antibrouillards, prise HDMI, radio CD 6 HP.
- Executive Navi : + radio CD 7 HP, système de navigation.
- Exclusive Navi : + toit panoramique.

Options (€)

▪ CVT (1.5 i-VTEC sauf Élégance)	1 300
▪ Pack Aero	1 180
▪ Pack Cargo	260
▪ Pack Expédition	600
▪ Peinture métallisée	550
▪ Sellerie cuir (non dispo Élégance et Élégance Navi)	1 660
▪ Son 3D Honda	360

CR-V

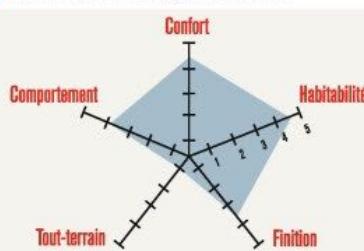


Bientôt remplacé

Peut-être moins fun que ses concurrents, le CR-V cumule les autres qualités : il est confortable, habitable, modulable et bien équipé.

L x l x h (m) : 4,57 x 1,82 x 1,68

- + Habitabilité, comportement, sobriété, BVA 9 sur le diesel
- BVA 5 sur moteur essence, présentation triste



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 i-DTEC Comfort 4x2	120	6	28 610
1.6 i-DTEC Élégance 4x2	120	6	31 310
1.6 i-DTEC Élégance Navi 4x2	120	6	32 210
1.6 i-DTEC Executive Navi 4x2 AJ 4x4	120	6	33 560
1.6 i-DTEC Élégance Navi 4x4	160	8	36 790
1.6 i-DTEC Executive Navi 4x4	160	8	38 140
1.6 i-DTEC Exclusive 4x4	160	8	40 240
1.6 i-DTEC Innovia BVA 4x4	160	9	43 980
2.0 i-VTEC Élégance 4x2	155	9	30 320
2.0 i-VTEC Élégance Navi 4x2	155	9	31 220
2.0 i-VTEC Executive Navi 4x4	155	9	37 260
2.0 i-VTEC Exclusive BVA 4x4	155	9	39 360

Équipements de série

- Comfort : 8 airbags, freinage actif d'urgence en ville, Isofix, radio CD-mp3 6 HP, rétros ext. élec. et dégivrants, jantes 17", clim. auto, bizzet, régul. vitesse.
- Élégance : + radars AV et AR, détecteur pluie et lum. auto. des phares, Bluetooth, rétro. int. photosensible, rétros ext. rabattables élec., caméra de recul.
- Élégance Navi : + navigation Europe.
- Executive Navi : + jantes 18", phares bi-xénon adaptatifs, sellerie cuir-Alcantara sièges AV chauff., audio CD 7 HP.
- Exclusive Navi : + toit en verre pano., démarrage sans clé, sellerie cuir, siège conducteur élec., hayon motorisé.
- Innovia : + assist. maintien voie, régul. vitesse, prév. collision par freinage.

Options (€)

- Auto auto (sur 1.6 i-DTEC 160 ch à partir d'Executive Navi)..... 1 940
- Pack Aero (à partir d'Executive)
- Pack Cargo
- Pack Vega (à partir d'Executive)
- Peinture métallisée

HYUNDAI

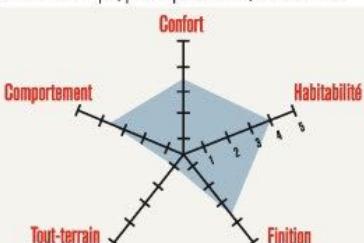


Nouveau modèle

Débarqué fin 2017, le Kona est un concurrent des Captur et 2008. Il mise sur un style décalé et un équipement de série riche.

L x l x h (m) : 4,17 x 1,80 x 1,57

- + Dotation de série, garantie, style sympa
- Modularité basique, pas de petit moteur, confort ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI Intuitive	120	6	21 400
1.0 T-GDI Executive	120	6	25 900
1.6 T-GDI Executive AWD DCT-7	177	10	29 900

Equipements de série

- Intuitive : aide active au maintien dans la voie, caméra de recul, clim. auto, détecteurs de pluie et de luminosité, interface Apple/Android, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radio 4 HP, régulateur/limiteur.
- Executive : + alerte de trafic AR, feux de route auto, freinage d'urgence en ville, jantes 18", phares led, radar stationnement AV, rétros élect. et rabattables, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants, surveillance des angles morts.

Options (€)

- Peinture métallisée
 - mono-ton (Intuitive et Executive) 550
 - bi-ton (Executive) 950
- Safety Pack (freinage auto en ville) (série Executive) 600

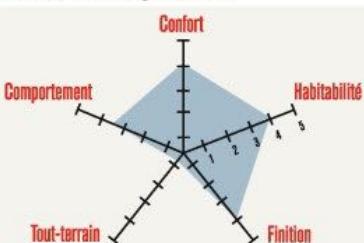
Tucson



Remplacant du ix35, le Tucson fait son grand retour. Modernisé et bien équipé, il profite d'un bon compromis comportement/comfort.

L x l x h (m) : 4,48 x 1,85 x 1,65

- + Belle habitabilité, confort, rapport prix/équipement
- Moteurs sans âme, étagement boîte



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDi Creative 4x2	200	11	45 350
2.2 CRDi Creative BVA 4x4 AJ4X4	200	12	46 950
2.2 CRDi Executive BVA 4x4	200	12	52 800

- Intuitive : Intuitive Plus + 1 750 €
- Creative : Intuitive + 2 600 €
- Executive : Creative + 4 200 € (1.7 CRDI 115) ou 4 550 € (2.0 CRDI 136) ou 4 750 € (1.7 CRDI 141 DCT-7), non dispo 1.6 GDI 132

Equipements de série

- Intuitive Plus: 6 airbags, ESP, allumage auto des phares, audio MP3 4HP, clim. man., jantes 16", radar de recul, rég./lim. vitesse.

- + Intuitive : + capteur pluie, clim. auto bizona, jantes 17", rétros ext. rabattables élect., rétro-int. photosensible.
- + Creative : + accès/démarrage sans clé, aide stat. AV, sièges AV/AR chauffants.
- + Executive : Creative + station. semi-auto (avec BVA), hayon mains-libres (sauf 1.7 CRDI 115), jantes alliage 19", phares à LED, sellerie cuir, sièges AV électriques/ventilés, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Peinture métallisée 630
- Safety Pack : aide à la sortie de parking, assistance au changement de voie, freinage d'urgence automatique, surveillance angles morts (Executive) 990

Santa Fe



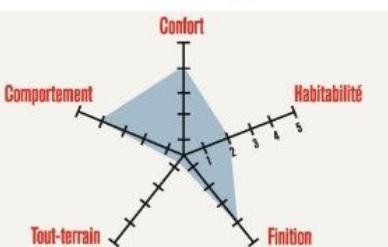
Cette génération offre un style plus incisif avec une nette montée en gamme. Elle dispose de 7 places de série.

L x l x h (m) : 4,69 x 1,88 x 1,88

- + 7 places de série, rapport habitabilité/comfort

- Prix prohibitif, consommation élevée

- + Ambiance raffinée, caractère affirmé, diesel performant
- Habitabilité et volume de coffre limités, prix élevé



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0t DCT Premium AWD	211	15	40 350
2.2d DCT Premium AJ4X4	170	9	39 800
2.2d DCT Premium Tech AWD	170	9	44 550

Equipements de série

- Premium : 6 airbags + genou conducteur, alerte collision et franchissement de ligne, clim. auto bizona, contrôle du bruit, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, GPS, jantes 18", multimédia écran tactile 7" commande vocale, rada de recul, radio CD 6HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. élect. et rabattables, rétro-int. photosensible.
- Premium Tech : + accès sans clef, caméra de recul avec radars de stationnement AV/AR, gestion auto des feux, phares directionnels à led.

Options (€)

- Pack Sécurité (surveillance des angles morts, stationnement semi-automatique, caméra 360°, régulateur de vitesse intelligent) (Premium Tech) 2050
- Pack Style Café Teak (sièges cuir Nappa) (Premium Tech) 550
- Peinture métallisée 900
- Système audio Bose 800
- Tech Pack (stationnement semi-automatique, caméra 360°, accès sans clef) (Premium) 1500
- Toit en verre 850

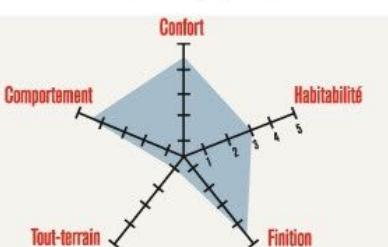
QX70



Bien équipé, dispensant un comportement très efficace, le QX70 n'est plus disponible qu'en essence. Il souffre de la comparaison en finition.

L x l x h (m) : 4,87 x 1,83 x 1,68

- + Silence, comportement, style unique, sonorité du V8
- Habitabilité médiocre, malus trop important, consommation



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
37 GT	320	23	55 150
50 S Premium AJ4X4	390	30	74 010

- S : GT + 3 010 €
- GT Premium : S + 2 710 €
- S Premium : GT Premium + 3 010 €

Dérivé de la berline Q30, le QX30 repose sur les dessous de la Mercedes GLA. Il est dynamique mais pas très habitable.

L x l x h (m) : 4,43 x 1,82 x 1,52

Équipements de série

- GT : 6 airbags, caméra de recul, accès/démarrage sans clé, audio 7 HP, clim bizona, contrôle pression pneus, ESP, détecteurs pluie/luminosité, hayon élec., ordi. de bord, phares bi-xénon directionnels, rétro ext. élec., dégivrants et rabattables, rétro int. photosensible, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec., sièges AV chauffants/ventilés, toit ouvrant, volant électrique.
- GT Premium : + aide active au maintien dans la voie, audio Bose 11 HP, caméra 360°, rég. vitesse intelligent, système anti-collision, navigation 3D écran tactile.
- S : GT + amortisseurs pilotés, jantes 21", sièges AV Sport, roues AR directrices.
- GT Premium : GT + freinage auto, aide au maintien dans la voie et avertisseur de collision.
- S Premium : S + caméra 360°, rég. vitesse adaptatif, audio Bose 11 HP, navigation à reconnaissance vocale, avertissement anticollision.

Options (€)

- Pack multimédia (système de navigation à reconnaissance vocale, disque dur de 30 Go, lecteur CD/DVD, audio Bose 11 HP) (GT et S) 3 200
- Peinture métallisée 1 050

JAGUAR

E-Pace

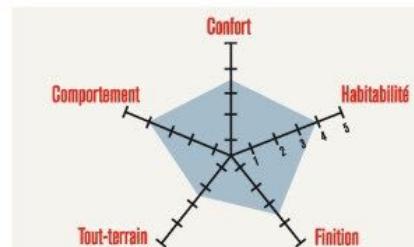


Nouveau modèle

Apparu fin 2017, le E-Pace repose sur le châssis de l'Evoque. Il est séduisant mais pâtit d'un poids trop important pour être agile.

L x l x h (m) : 4,41 x 1,98 x 1,65

- + Ligne dynamique, comportement efficace, habitabilité
- Poids conséquent, suspension rebondissante, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D150	150	8	35 700
D180 AWD	180	10	40 350
D240 S AWD BVA9	240	15	53 400
P250 AWD BVA9	250	16	43 200
P300 S AWD BVA9	300	20	53 750

- S : E-Pace + 5 350 €
- SE : S + 3 800 € (non dispo sur D150 BVM)
- HSE : SE + 3 950 €

Équipements de série

- E-Pace : 6 airbags, airbag piéton, aide au maintien dans la voie, caméra de recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, modes de conduite (route et 4x4), multimédia avec écran tactile 10", phares à led, jantes 17", radio 6 HP 125 W, radars de stationnement AV/AR, régulateur, rétros élect. et dégivrants.
- S : + jantes 18", GPS Pro avec services connectés et Wi-Fi, Pack Aide au stationnement, régulateur intelligent, rétros rabattables, rétros ext. et int. photosensibles, sellerie cuir, sièges AV élect. 10 directions.
- SE : S + Drive Pack, feux de route auto, hayon élect., jantes 19", sièges AV élect. 14 directions à mémoire, système audio Meridian 10 HP 380 W.
- HSE : SE + accès et hayon mains libres, compteurs numériques 12,3", jantes 20", sellerie cuir perforée, sièges AV élect. 18 directions.

Options (€)

- 4 roues motrices (D150) 2 550
- Accès sans clé (série HSE) 683
- Affichage tête haute 1 155
- Boîte auto 9 (D150 AWD, D180 AWD) 2 450
- Caméra 360° 372
- Clef loisirs 421
- Compteurs digitaux sur écran 12,3" (série HSE) 736
- Drive Pack (surveillance active des angles morts, régulateur intelligent, freinage d'urgence haute vitesse) (E-Pace et S) 978
- Feux de route automatiques (E-Pace, S) 159
- Hayon électrique mains libres (série HSE)
 - E-Pace et S 657
 - SE 132
- Pack Aide au stationnement (radars 360°, stationnement semi-auto, détection trafic en marche AR) (E-Pace) 690
- Peintures métallisées/premium 893/1 784
- Phares Matrix led adaptatifs
 - E-Pace 1 525
 - S 1 262
 - SE et HSE 1 104
- R Dynamic (kit carrosserie, sièges avant sport) 3 050
- Sellerie cuir perforée
 - E-Pace 5 919
 - S 3 527
 - SE 2 414
- Sièges AV chauffants et électriques 14 directions à mémoire
 - E-Pace et S 1 512
 - SE 400
- Système audio Meridian Surround 15 HP 825 W
 - E-Pace et S 2 518
 - SE et HSE 1 469
- Toit panoramique 1 260

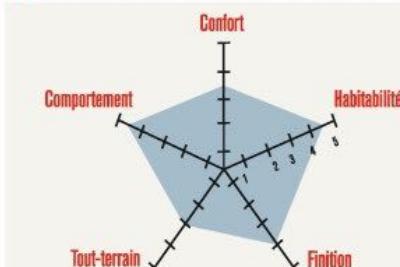
F-Pace



Premier SUV de Jaguar, le F-Pace se caractérise par son comportement sportif et son confort ferme. Son habitacle est valorisant et accueillant.

L x l x h (m) : 4,73 x 1,94 x 1,67

- + Style réussi, belle habitabilité, comportement précis
- Confort ferme, détails de finition, prix, performances moyennes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
25t BVA8 AWD Pure	250	16	52 060
35t BVA8 4WD Pure	340	23	61 160
S BVA8 4WD	380	27	83 508
20d 2WD Pure	163	9	44 410
20d 2WD BVA8 Pure	180	10	46 910
20d 4WD Pure	180	10	47 010

20d 4WD BVA8 Pure	180	10	49 560
25d 4WD BVA8 Pure AWD	240	15	53 760
30d 4WD BVA8 Pure	300	19	59 810
30d 4WD BVA8 S	300	19	79 208

Prestige : Pure + 5 200 €

R-Sport : Prestige + 4 300 €

Portfolio : R-Sport + 3 448 € (35t, 30d) ou 3 998 € (25t, 20d, 25d)

Équipements de série

- Pure : 6 airbags, alarme, alerte au franchissement de ligne, assistance au démarrage en côte, Bluetooth, clim auto bi-zone, contrôle de la pression des pneus, contrôle de stabilité (DSC), démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence, jantes 18", modes de conduite, prise USB, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs électriques et chauffants, système audio 6HP 80 W (Meridian 380 W sur V6), système de divertissement écran tactile 8", volant cuir multifonction.
- Prestige : + feux de jour à LED, GPS sur carte SD avec commandes vocales, phares xénon, prises 12V (3) et USB (2), radar de stationnement avant, reconnaissance des panneaux, rétro int photosensible, rétros rabattables électriquement, sellerie cuir.
- R-Sport : Pure + feux de jour à LED, GPS sur carte SD avec commandes vocales, jantes 19", phares xénon, prises 12V (3) et USB (2), radar de stationnement avant, reconnaissance des panneaux, rétro int photosensible, rétros rabattables électriquement, sièges sport en cuir.
- Portfolio : Prestige + accès sans clé, compteurs 100 % digitaux, GPS sur disque dur avec écran tactile 10" et lecteur CD/DVD, hayon électrique, jantes 20", phares LED adaptatifs, rétros ext photosensibles, sièges avant électriques, suspensions pneumatiques, système audio Meridian 11HP 380 W.
- S : R-Sport + accès sans clé, compteurs 100 % digitaux, GPS sur disque dur avec écran tactile 10" et lecteur CD/DVD, hayon électrique, jantes 20", phares LED adaptatifs, rétros ext photosensibles, sièges avant électriques, suspensions pneumatiques, système audio Meridian 11HP 380 W.

Options (€)

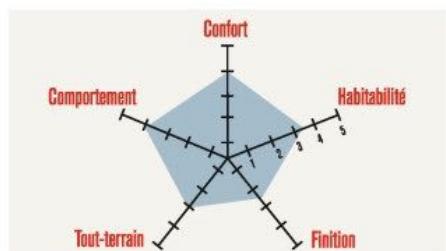
- Accès sans clé (Pure, Prestige, R-Sport) 1 010
- Caméra de recul 425
- Caméra 360° 940
- Caméra avec vue d'intersection 1 210
- Climatisation auto 4 zones (sauf Pure) 1 565
- Colonne de direction électrique 405
- Crochet d'attelage électrique 1 210
- Dossier de banquette électrique (sauf Pure) 150
- Hayon électrique avec fonction mains libres
 - Pure, Prestige, R-Sport 630
 - Portfolio, S 125
- Jantes
 - 18" (gratuites sur S) 605
 - 19" (gratuites sur S) de 605 à 1 815
 - 20" de 605 à 3 025
 - 22" de 3 025 à 5 445
- Pack affichage tête haute 1 545
- Pack aide au stationnement avancé (détecteurs d'obstacles AV/AR, caméra 360°, stationnement semi-automatique)
 - Pure 2 145
 - Prestige, R-Sport, Portfolio, S 1 800
- Pack confort (hayon électrique mains libres, accès sans clé)
 - Pure 1 685
 - Prestige, R-Sport 1 565
 - Portfolio, S 700
- Pack InControl Touch Pro (écran tactile 10", compteurs digitaux, système audio Meridian 825 W) (série Portfolio et S)
 - 2.0 D et 3.0 D 3 970
 - V6 3 500
- Pack mémorisation (sièges électriques à mémoire)
 - Pure 1 935
 - Prestige, R-Sport 1 545
 - Portfolio, S 900
- Peinture métallisée/premium 910/1 815
- Phares LED adaptatifs
 - Pure 2 330
 - Prestige, R-Sport, Portfolio 1 140
- Radio numérique 355
- Régulateur de vitesse adaptatif 1 210
- Roue de secours temporaire/ normale 230/485

• Sièges chauffants AV/AR.....	385/765
• Sièges électriques à mémoires	
- Pure, R-Sport, Prestige.....	1140
- Portfolio, S.....	655
• Sièges sport	
- électriques (R-Sport/S).....	1 790/605
- électriques à mémoires (R-Sport/S).....	1 745/1 260
• Surveillance des angles morts	655
• Système audio Meridian 11 HP 380 W (Pure, Prestige, R-Sport).....	625
• Système audio Meridian 17 HP 825 W (Portfolio, S).....	1 795
• Système d'assistance au stationnement.....	755
• Système de maintien dans la ligne.....	655
• Suspensions adaptatives	
- BVM.....	1 290
- BVA 4WD (avec adaptative surface response).....	180
• Toit panoramique	
- fixe.....	1 210
- ouvrant.....	1 515

JEEP**Renegade**

Le Renegade est la première Jeep à ne pas être fabriquée aux États-Unis, mais en Italie. La technologie, sauf la transmission, provient de chez Fiat.
L x l x h (m) : 4,23 x 1,80 x 1,68

- + Polyvalence d'usage, style sympa, confort de suspension
- Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 E-TorQ Sport 4x2	110	6	19 100
1.4 MultiAir Longitude 4x2	140	8	22 750
1.6 MultiJet Sport 4x2	120	6	21 800
2.0 MultiJet Sport 4x4 AJAX	120	7	23 700
2.0 MultiJet Limited 4x4	140	8	31 050
2.0 MultiJet Trailhawk 4x4 BVA9	170	8	34 000

- Longitude : Sport + 2 150 €
- Limited : Longitude + 4 200 € (non dispo 1.6 E-TorQ 110 et 2.0 MultiJet 120)

Équipements de série

- Sport : 6 airbags, ESP, clim manu., contrôle pression pneus, jantes acier 16", rétros ext. élec., radio 4 HP, multimédia à écran tactile.
- Longitude : + jantes alliage 16", radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants, radio 6 HP.
- Limited : + accès/démarrage sans clé, aide active au maintien dans la voie, clim. auto bizona, interfaces smartphone, jantes 17", navigation écran 8,4", rétros rabattables élec.
- Trailhawk : Longitude + accès/démarrage sans clé, clim. auto bizona, garde au sol 210 mm, interfaces smartphone, plaques de protection, pneus M+S, jantes en 17", rétros rabattables élec.

Options (€)

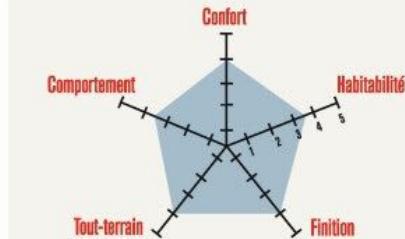
• Boîte auto	
- 6 rapports (1.4 MultiAir 140 et 1.6 MultiJet 120).....	1 650
- 9 rapports (2.0 MultiJet 140).....	2 350
• Climatisation automatique bizona (Longitude).....	400
• Pack City + : station, semi-auto, caméra de recul, alerte angles morts (Limited et Trailhawk).....	1 100
• Pack River : sièges AV, volant et essuie-glace chauffants (Longitude et Trailhawk).....	700
• Pack Visibilité : phares bixénon, rétro. int. électrochromatique, allumage auto feux/essuie-glace, feux de route auto (Limited et Trailhawk).....	850
• Peinture métallisée	620 à 1 330
• Régulateur de vitesse auto-adaptatif (Limited)	400
• Sièges AV élec. 8 directions (Limited, Trailhawk)	600
• Sièges en cuir partiel (Trailhawk ou Trailhawk Advanced)	1 000
• Système audio Premium 9 HP 506 W (Limited, Trailhawk)	400
• Système aide active maintien dans la voie (Trailhawk)	300
• Système de navigation écran 8,4" (Longitude)	1 000
• Toit ouvrant panoramique (sauf Sport)	1 250
• Volant et sièges avant chauffants (sauf Sport)	550

Compass**Nouveau modèle**

Le Compass 2017 repose sur la plateforme du Renegade. Il met en avant un bon confort mais peu de dynamisme. Présentation intérieure banale.

L x l x h (m) : 4,39 x 1,82 x 1,63

- + Confort de suspension, prix/équipements, capacité d'évasion
- Présentation sans charme, coffre modeste, prise de roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 MultiAir Sport 4x2	120	8	27 250
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJAX	140	8	32 950
2.0 MultiJet Limited BVA9 4x4	170	9	40 750
2.0 MultiJet Trailhawk 4x4 BVA9	170	9	41 650

- Longitude : Sport + 2 500 €
- Limited : Longitude + 3 500 €

Équipements de série

- Sport : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, clim. manu., contrôle pression pneus, ESP, détecteur de luminosité, jantes 16", radio 6 HP, régulateur/limiteur, système anti-collision, multimédia avec écran tactile 5".
- Longitude : + accès et démarrage sans clé, radar de recul, rétros ext. dégivrants et rabattables, rétro int. photosensible.
- Limited : + audio Beats 9 HP, clim. auto bizona, détecteur de pluie, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 17", nav. 3D sur écran tactile 8,4", siège conducteur élec., sellerie cuir, siège AV élec. à mémoires conducteur.
- Trailhawk : + contrôle en descente, gamme vitesses courtes, gestion de motricité Selec-Terrain, jantes 17" pneus TT, plaques de protection, suspension TT.

Options (€)

• Boîte auto 9 (2.0 MultiJet 140).....	2 500
• Pack Confort (hayon électrique, régulateur de vitesse intelligent,	

Options (€)

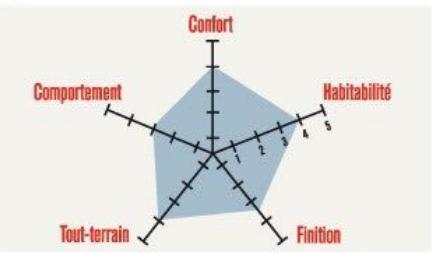
• Boîte auto	
- 6 rapports (1.4 MultiAir 140 et 1.6 MultiJet 120).....	1 650
- 9 rapports (2.0 MultiJet 140).....	2 350
• Climatisation automatique bizona (Longitude).....	400
• Pack City (surveillance des angles morts et du trafic en marche AR, aide au stationnement AV, stationnement semi-auto, caméra de recul) (Limited, Trailhawk).....	1 100
• Pack Visibilité (gestion auto des feux de route, phares bixénon) (Limited, Trailhawk).....	1 450
- Limited jantes 18"	1 350
- Limited jantes 19"	1 950
- Trailhawk	800
• Toit ouvrant panoramique (Limited, Trailhawk)	1 400

Cherokee**Bientôt restylé**

Le Cherokee fait preuve d'une belle polyvalence d'utilisation mais son poids joue sur les performances. Niveau d'équipement impressionnant.

L x l x h (m) : 4,62 x 1,86 x 1,67

- + Prix/équipement, capacités de franchissement, confort
- Véhicule lourd, coffre petit, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 Mjt Longitude AJAX	140	8	36 950
2.0 Mjt Longitude 4x4 BVA9	185	10	42 650
2.2 Mjt Limited 4x4 BVA9	200	11	47 450
2.2 Mjt Overland 4x4 BVA9	200	11	50 950

Équipements de série

- Longitude : 6 airbags, airbag genoux conducteur, ESP, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim manuelle, contrôle de la pression des pneus, feux de jour à LED, Isofix, jantes 17", ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, système audio 6HP 160 W, système multimédia écran tactile 5" avec port USB, allumage auto des phares et des essuie-glace, clim auto bi-zone, hayon électrique, radar de recul, rétro int photosensible, sièges avant électriques, système audio 9HP 506 W, système de navigation 3D avec écran tactile 8,4", volant cuir.
- Limited : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, jantes 18", ordinateur de bord écran 7", phares bixénon, radars de stationnement avant et arrière, rétros ext. rabattables électriquement, sellerie cuir, sièges avant chauffants et ventilés, siège conducteur à mémoires.
- Overland : + régulateur de vitesse auto adaptatif, commutation automatique feux de route, système d'avertissement anticollision, système d'avertissement de franchissement de ligne avec correction, système de surveillance des angles morts, système d'assistance au stationnement semi-automatique, toit ouvrant panoramique, volant chauffant.

Options (€)

• Pack Advanced (régulateur de vitesse intelligent, avertissement anticollision actif, feux de route auto, aide active au maintien dans la voie, détection de présence arrière, surveillance des angles morts, stationnement semi-automatique, toit ouvrant panoramique) (Limited)	2 150
• Pack City (rétròs rabattables, radar de parking AV/AR) (Longitude)	450
• Pack Hiver (volant et essuie-glace chauffants) (Limited et Overland)	550
• Peinture métallisée	1 000
• Toit ouvrant panoramique (Limited)	1 600

Grand Cherokee

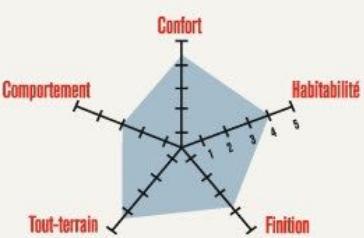


Le Grand Cherokee revient en force avec des prestations dignes de son segment, le tout à un prix relativement contenu.

L x l x h (m) : 4,82 x 1,94 x 1,78

Équipement, confort, aptitudes en tout-terrain

Consommation, boîte lente, sensibilité au roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 CRD V6 Limited AJ4X4	250	16	57 400
5.7 V8 Hemi Overland	352	27	68 900
6.4 V8 SRT	468	38	84 900

Trailhawk : Limited + 7 000 €

Overland : Trailhawk + 4 500 €

Summit : Overland + 4 000 €

Équipements de série

Limited : 7 airbags, aide au freinage d'urgence, contrôle de stabilité de la remorque, affichage de la pression des pneus, Bluetooth, climatisation auto 2 zones, accès et démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, hayon électrique, Isofix, phares bi-xénon, radars de stationnement AV et AR avec caméra de recul, régulateur de vitesse, rétros électriques, dégivrants, électrochromatiques et rabattables, rétro intérieur électrochromatique, sellerie cuir partiel, sièges AV électrique à mémoires côté conducteur, système audio 9 HP 506 W avec lecteur CD, système de navigation à écran tactile 8,4", jantes 18", volant électrique, volant et sièges AV et AR chauffants.

Trailhawk : + boîte courte, différentiel AR à glissement limité, suspension pneumatique.

Overland : + alarme, feux de route automatiques, régulateur de vitesse auto-adaptatif avec fonction embouteillage, sellerie cuir, sièges AV ventilés, suspension pneumatique, toit ouvrant panoramique, système de stationnement semi-automatique, système d'avertissement anticollision actif, système d'avertissement de franchissement de ligne avec correction, systèmes de détection de présence AR et de surveillance d'angle mort, jantes 20".

Summit : + projecteurs xénon directionnels, système hi-fi Harman Kardon 19 HP 825 W, sellerie cuir Natura Plus.

Summit Signature : + inserts de bois, sellerie cuir matelassé.

SRT : + freins Brembo, Launch Control, sièges baquets, suspension adaptative.

Options (€)

Jantes 20" (SRT).....	1 000
Lecteur DVD BluRay + écrans aux places AR (sauf Limited et SRT)....	2 000
Pack Freedom : toit ouvrant panoramique, vitres teintées (Limited)....	2 400
Peinture métallisée	1 250
Sellerie cuir étendue (SRT).....	4 500
Toit ouvrant panoramique (Limited et Trailhawk).....	2 000

KIA

Stonic



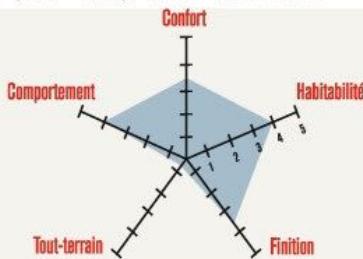
Nouveau modèle

Arrivé fin 2017, le Stonic reprend les éléments de la citadine Rio. Style et comportement pétillants, équipement riche mais confort perfectible.

L x l x h (m) : 4,14 x 1,76 x 1,51

Équipement complet, comportement dynamique, ergonomie

Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre décevant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Motion	100	5	16 990
1.0 T-GDI Active AJ4X4	120	6	19 990
1.6 CRDi Active	110	6	21 490

Active : Motion + 2 000 €

Premium : Active + 2 500 €

Équipements de série

Motion : 6 airbags, détecteur de luminosité, écran multimédia 7", ESP, interfaces smartphone, jantes acier 15", radio/MP3 6 HP, rétros ext. électriques et dégivrants.

Active : + caméra de recul, clim. manu., jantes 17", régulateur/limiteur.

Premium : + accès et démarrage sans clef, alerte franchissement de ligne, alerte angles morts et trafic AR, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, rétro. int. photo., sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants.

Options (€)

Pack Navigation (navigation Europe écran 7", TomTom Live 7 ans, radio numérique) (Active).....	500
Peinture métallisée/bi-ton (Premium)	550 / 900
Systèmes d'aide à la conduite (freinage d'urgence auto en ville, alerte franchissement de ligne, gestion auto des feux de route, ordi de bord)...	600
Toit ouvrant (Premium)	500

Niro

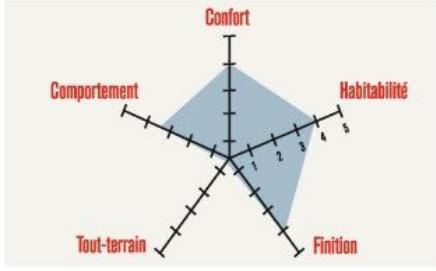


Le Kia Niro a le style d'un SUV mais pas la garde au sol (16 cm). Il se montre agréable en ville mais manque d'agrément sur route.

L x l x h (m) : 4,35 x 1,80 x 1,54

Habitacle accueillant, équipement, hybride rechargeable

Manque d'agrément, direction inconsistante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 GDI ISG Motion 4x2	132	7	23 090
1.6 T-GDI ISG GT Line Pack Premium	177	10	37 590
1.7 CRDi Motion 4x2	115	6	25 090
2.0 CRDi GT Line 4x2 AJ4X4	136	7	32 990
1.7 CRDi Active DCT7 4x2	141	7	30 990
2.0 CRDi GT Line Pack Premium BVA6 4x4 185	11		40 790

Active : Motion + 3 900 €

- GT Line : Active + 2 000 € (non dispo 1.6 GDI 136 ch)
- GT Line Pack Premium/Premium (sur 1.7 CRDI) : GT Line + 3 000 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, contrôle pression pneus, ESP, clim. manu., jantes 16", radio CD/mp3 6 HP, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. électriques.
- Active : + alerte franchissement de ligne, allumage auto. des phares et des essuie-glace, caméra de recul, clim. auto bizona, feux auto, GPS écran 7", jantes 17", rétro. int. photo, rétros ext. rabattables et dégivrants.
- GT Line : + accès et démarrage sans clé, feux diurnes LED, jantes 19", radar de stationnement AV, sellerie cuir.
- GT Line Pack Premium : + GPS écran 8", hayon électrique mains libres, phares xénon directionnels, audio JBL 320 W, stationnement semi-auto. (DCT/BVA), sièges AV/AR chauffants, sièges avant électriques, toit ouvrant panoramique.
- Premium : Active + alerte d'angles morts et de trafic AR, audio JBL 320 W, GPS écran 8" avec services TomTom Live, hayon mains libres (sur 2.0 CRDI), phares xénon directionnels, sellerie cuir, sièges chauffants AV/AR, sièges AV électriques, stationnement semi-auto, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 4 roues motrices (sur 2.0 CRDI 136 ch) | 1 800 |
| Boîte de vitesses auto 6 (sur 2.0 CRDI 136 ch) | 1 500 |
| Peinture métallisée/nacrée | 630/730 |
| Pack Sécurité Avancée : surveillance d'angle mort, alerte de trafic AR, freinage d'urgence en ville détection piétons (sauf Motion) | 1 000 |
| Toit ouvrant panoramique (sauf 1.6 GDI et Motion) | 800 |

Sorento

★★★★★



Modèle restylé

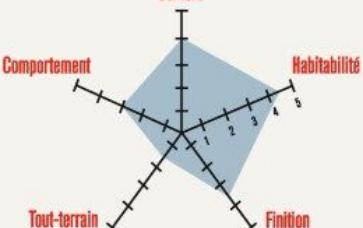
Le Sorento conserve ses sept places, son confort et son habitabilité.

Dommage que sa conduite soit toujours dénuée de saveur.

L x l x h (m) : 4,68 x 1,88 x 1,75

- Habitabilité généreuse, excellent confort, garantie rassurante
- Moteur sans caractère, boîte auto paresseuse, consommations

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDI Premium 7 places	200	11	41 000
2.2 CRDI Premium 7 places BVA8	200	12	42 500
2.2 CRDI Premium 7 places 4x4 Ai4x4	200	11	43 000
2.2 CRDI Premium 7 places 4x4 BVA8	200	12	44 500

- GT Line : Premium + 4 500 € (non dispo BVM)

- GT Line Ultimate : + 4 000 € (sur 2.2 CRDI 4x4 BVA8)

Équipements de série

- Premium : 6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto bizona, détecteur de pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 17", nav. Europe écran 8", radars station, AV/AR, rétro. int. photosensible, siège conducteur élec. 8 dir., rég./lim. vitesse, sellerie cuir
- GT Line : Premium + hayon mains libres, jantes 19", siège passager élec. 8 dir., toit ouvrant pano.
- GT Line Ultimate : GT Line + alerte angles morts, audio Harman/Kardon 10 HP, caméra 360°, feux auto, freinage d'urgence auto, phares full led adaptatifs, rég. adaptatif, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés, station. semi-auto, volant chauffant.

Options (€)

- | | |
|------------------------------------------------|---------|
| Pack Hiver (sièges AV/AR et volant chauffants) | 650 |
| Peinture métallisée/blanc nacré | 650/750 |

LAND ROVER

Discovery Sport

★★★★★



Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain... au prix fort.

L x l x h (m) : 4,60 x 1,90 x 1,72

- Style plaisant, habitabilité, dotation généreuse

- Tarif élevé, masse importante, pas de coffre en 7 places

Confort

Comportement

Habitabilité

Tout-terrain

Finition

TYPE

CH

PA

PRIX (€)

eD4 Pure 4x2	150	8	34 700
TD4 Pure 4x4	150	8	37 200
TD4 Pure 4x4	180	11	39 400
Si4 BVA8 Pure 4x4	240	15	41 800

- SE : Pure + 4 800 € (4 500 € sur eD4)

- HSE : SE + 5 400 €

- HSE Luxury : HSE + 6 000 €

Équipements de série

- Pure : 6 airbags + genou conducteur et piéton, alerte franchissement de ligne, appel d'urgence, audio 80 W 6 HP, ESP, clim. manu., contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., jantes 17", écran tactile 8", rétros ext. élec. et dégivrants.
- SE : S + audio 190 W 10 HP, détecteurs de pluie et de luminosité, radar de recul, clim. auto. bizona, jantes 18", navigation, régul./lim. de vitesse, rétros ext. rabattables électriquement.
- HSE : SE + audio Meridian 380 W 11 HP, phares xénon, feux de route auto, détecteur d'obstacle AV, caméra de recul, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV élec.
- HSE Luxury : HSE + accès et démarrage sans clé, aide au maintien dans la voie, hayon mains libres, stationnement semi-auto, surveillance angles morts.

Options (€)

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Adaptive Dynamics : suspensions pilotées (Si4 et TD4 180) | 1 132 |
| Affichage tête haute | 1 338 |
| Assistance au maintien de trajectoire | 387 |
| Boîte de vitesses automatique 9 rapports (Td4) | 2 420 |
| Caméras panoramiques avec assistance de remorquage (Pure, SE) | 1 235 |
| (HSE, HSE Luxury) | .803 |
| Climatisation automatique bizona (Pure/autres finitions) | 669/83 |
| Détecteur d'obstacles AV (Pure et SE) | 433 |
| Hayon électrique mains libres (SE, HSE) | 515 |
| Pack 5 + 2 sièges | |
| - Pure | 2 366 |
| - SE, HSE | 1 955 |
| - HSE Luxury | 1 749 |
| Pack Aides à la conduite : radar AV et AR et caméra (Pure) | 1 029 |
| Pack Confort : hayon élect. mains libres, accès sans clé (SE, HSE) | 1 235 |
| Pack Intelligent Dynamic : déconnexion assieu AR, Torque Vectoring, Adaptive Dynamics, contrôle de progression tout terrain | 1 800 |
| Pack Multimédia sans écran arrière (sauf Pure) | |
| - SE | 3 191 |
| - HSE, HSE Luxury | 2 967 |
| Pack Technologie : caméra 360°, stationnement semi-auto, contrôle des angles morts, détecteurs d'obstacles AR (Pure) et AV (Pure et SE) | |
| - Pure | 3 189 |
| - SE | 2 880 |
| - HSE | 2 469 |
| - HSE Luxury | 1 440 |

Painture métallisée/premium

823/1 646

Phares xénon adaptatifs (SE/HSE et HSE Luxury)

1 672/463

Régulateur de vitesse intelligent

1543

Pure

1266

Autres finitions

1 266

Sellerie cuir (SE)

1 852

Sellerie cuir avec sièges AV électriques/à mémoires (SE)

2 408/3 319

Sellerie cuir avec sièges AV électriques à mémoires (HSE)

911

Sièges AV chauffants et ventilés (sauf Pure)

1 132

Stationnement semi-automatique

772

Système audio 17 HP 825 W avec CD/DVD (sauf Pure)

1 852

SE

1 440

HSE, HSE Luxury

1 440

Système anti-éblouissement (Pure et SE)

155

Système de contrôle des angles morts

566

Système de navigation Premium avec disque dur (sauf Pure)

1 389

Tot panoramique

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

1 235

▪ Climatisation automatique	
- 2 zones (S).....	90
- 3 zones (HSE).....	460
- 4 zones (HSE/HSE Luxury)	920/460
▪ Hayon électrique mains libres (non dispo S)	
- SE	640
- HSE, HSE Luxury.....	130
▪ Pack 7 sièges 1 : 7 places + suspension pneumatique + hayon électrique	
- Td4 S et SE.....	3 130
- Sd4 S et SE.....	3 530
- Sd4 HSE et HSE Luxury	3 130
▪ Pack climat 3 : sièges AV et 2 ^e rangée chauffants et ventilés + clim auto	
4 zones + sellerie cuir Windsor + pare-brise et volant chauffants	
- HSE	3 360
- HSE Luxury (+ sièges AV massants)	3 360
▪ Pack grands axes 2 : régulateur adaptatif avec fonction embouteillage + aide active au maintien dans la voie + lecture des panneaux avec limiteur de vitesse intelligent + surveillance des angles morts avec détection de trafic en marche arrière + détection de somnolence	
- S	1 310
- SE	1 710
- HSE	2 020
- HSE Luxury	1 510
▪ Pack InControl Pro : applications + services connectés + accès WiFi	
- HSE, HSE Luxury.....	720
- HSE, HSE Luxury (+ 3 ^e rangée électrique rabattable à distance)	1 710
▪ Pack technologie 2 :	
- SE : radars stationnement AV/AR + hayon électrique + phares led..	2 020
- HSE : phares led adaptatifs + affichage tête haute + hayon électrique avec fonction mains libres.....	1 870
▪ Pack visibilité :	
- S : détecteurs de pluie et de luminosité + rétros ext. rabattables.....	330
- SE : phares led adaptatifs + feux de route automatiques + rétros ext. électrochromatiques	2 120
- HSE : feux de route automatiques + rétros ext. électrochromatiques + caméra 360°	1 010
- HSE Luxury : phares led adaptatifs + rétros ext. électrochromatiques + caméra 360°	1 010
▪ Peinture métallisée/premium	1 030/2 060
▪ Phares led adaptatifs	
- SE	2 110
- HSE, HSE Luxury (non dispo S)	470
▪ Radars de stationnement 360°	
- S	1 230
- SE	820
- HSE, HSE Luxury	410
▪ Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage	1 230
▪ Sièges électriques	
- en cuir, réglables dans 12 directions (SE)	2 860
- en cuir Windsor, réglables dans 16 directions (HSE)	2 240
▪ Suspension pneumatique (Td4 et Sd4 S)	1 620
▪ Système audio	
- Land Rover 250 W (S, série SE)	510
- Meridian 825 W (HSE).....	1 440
▪ Toit panoramique	
- fixe (non dispo S)	1 540
- ouvrant (non dispo S, série HSE Luxury)	1 960

Range Rover Evoque ★★★★☆

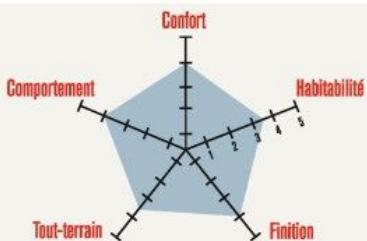


Avec l'Evoque, Land Rover propose un 4x4 branché. Il mise sur son style et sur son agilité mais pas sur son habitabilité.

L x l x h (m) : 4,36 x 1,90 x 1,63

Style dynamique, comportement, aptitudes en tout-terrain

Tarif, nombre des options, réfexion



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
eD4 Pure 4x2	150	8	36 750
TD4 Pure 4x4 4x4	150	8	38 650
TD4 Pure 4x4	180	11	41 550
Sd4 SE BVA9 4x4	240	15	53 200
Sd4 Pure BVA9 4x4	240	15	45 150
Sd4 HSE Dynamic BVA9 4x4	290	19	63 560

Existe aussi en coupé et cabriolet
 • SE : Pure + 3 900 €
 • SE Dynamic : SE + 4 600 €
 • HSE : SE Dynamic + 3 850 € (non dispo eD4)
 • HSE Dynamic : HSE + 2 600 €
 • Autobiography : HSE Dynamic / 6 230 € (TD4 180), 6 050 € (Sd4 240), 6 000 € (Sd4 240), 6 090 € (Sd4 290)

Équipements de série

- Pure : 6 airbags, ESP, freinage d'urgence auto, contrôle pression des pneus, clim. auto, bizona, audio 8 HP, écran tactile 8", radar de recul, rétros ext. dégivrants, régulateur de vitesse, alerte franchissement de ligne, jantes 17".
- SE : + sellerie cuir, sièges AV éléc., radar de stationnement AV, allumage automatique des phares et essuie-glace, jantes 18".
- SE Dynamic : + phares xenon, led de jour, navigation.
- HSE : + jantes 19", audio Meridian 10HP 380 W, lecteur CD/DVD, navigation Premium, caméra de recul.
- SE Dynamic : + seuils portes chromés, volant cuir, échappements intégrés.
- Autobiography : HSE + accès sans clé, audio Meridian 16HP 825 W, caméras 360°, système anti-éblouissement, jantes 20".

Options (€)

▪ Accès sans clé (sauf Pure).....	660
▪ Affichage tête haute (sauf Pure).....	1 338
▪ Alerte franchissement de ligne et correction de trajectoire (sauf Pure).....	258
▪ Assistance au stationnement parallèle et perpendiculaire.....	1 183
▪ Boîte de vitesses automatique à 9 rapports (TD4 150 et 180).....	2 420
▪ Caméra 360° (sauf Pure)	
- SE, SE Dynamic	1 235
- HSE, HSE Dynamic	803
▪ Hayon électrique mains libres (sauf Pure).....	515
▪ Pack Confort : accès sans clé, hayon électrique, affichage tête haute, pare-brise aérodynamique (sauf SE)	
- autres finitions	2 366
- Autobiography	1 698
▪ Pack Cuir étendu (HSE Dynamic)	1 543
▪ Pack Hiver : par-brise, lave-glace et volant chauffants	526
▪ Pack assistance conducteur (station semi-auto)	
- + radars de parking AV/AR, caméra de recul (Pure/SE).....	1 749/1 595
- + caméra de recul, aide active au maintien dans la voie (SE Dynamic).....	2 520
- + caméra 360° aide active au maintien dans la voie, contrôle des angles morts (HSE, HSE Dyn.)	2 829
- + aide active au maintien dans la voie, contrôle des angles morts (Autobiography)	2 006

- Pack Divertissement AV : écran tactile double vision, TV numérique, navigation Pro écran 10,2", système audio Meridian 825 W (sauf Pure)
 - SE, SE Dynamic
 - HSE, HSE Dynamic
 - Autobiography
- Pack Luxe (toit panoramique, stationnement semi-auto, détecteur d'angle mort, accès sans clé, hayon électrique mains libres, système audio Meridian 825 W, écran tactile double vision, alerte franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux)
 - + caméra 360° (HSE, HSE Dynamic)
 - Autobiography
- Pack Technologie : accès sans clé, hayon électrique mains libres, caméra 360°
 - + système audio Meridian 380 W, navigation Pro écran tactile 10,2" (SE/SE Dynamic)
 - + phares led (HSE, HSE Dynamic)

- Pack Visibilité : accès sans clé, hayon électrique mains libres, phares Xénon, système anti-éblouissement, caméra de recul (SE)
- Phares LED adaptatifs (sauf Pure, SE et SE Dynamic)
- Peinture métallisée/Premium
- Régulateur de vitesse adaptatif (HSE Dynamic, Autobiography)
- Sièges AV/AV et AR chauffants
- Sièges AV électriques à mémoire
 - SE
 - SE Dynamic
 - HSE, HSE Dynamic
- Suspension pilotée Adaptive Dynamics (TD4 180 et S14, non dispo sur Pure SE et SE Dynamic)
- Système audio Meridian 16 HP 825 W (sauf Pure)
 - SE, SE Dynamic
 - HSE, HSE Dynamic
- Système de navigation Pro écran 10,2", disque dur 10 Go
 - SE
 - SE Dynamic
- Système de contrôle d'angles morts (sauf Pure)
- Toit panoramique

Range Rover Velar

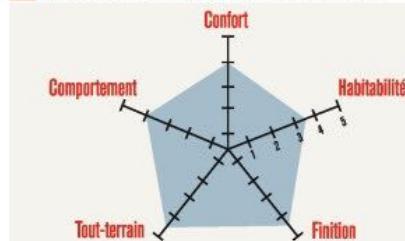


Nouveau modèle

Le Velar se positionne en parallèle du Sport en s'inspirant du style de l'Evoque. Prestations routières et équipement technologique au top.

L x l x h (m) : 4,81 x 1,93 x 1,87

- + Style, présentation intérieur, équipements, capacités 4x4
- Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
P250	250	16	57 500
P300	300	20	61 000
P380	380	28	68 300
D180	180	10	57 500
D240 4x4	240	15	61 700
D300	300	20	67 600

- S : base + 7 200 €
 SE : S + 5 100 €

HSE : SE + 8 200 € (8 300 € sur D180)

Sur toutes les finitions, R-Dynamic : Standard + 3 400 € (3 500 € sur D180 base, S et SE)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès et démarrage sans clé, alerte de franchissement de ligne, audio 8 HP 250 W, clim. auto bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 19", multimédia avec deux écrans tactiles 10", phares led, radar de recul, régul./lim. de vitesse, rétros ext. éléc., dégivrants et rabattables, suspensions pilotées, Torque Vectoring.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, pédalier sport.
- S : Base + audio Meridian 380 W, caméra de recul, feux de route auto, hayon mains libres, navigation, sellerie cuir, sièges AV éléc., wi-fi.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suède.
- SE : S + audio Meridian 16 HP 825 W, caméra 360°, compteurs digitaux,

- jantes 20", llm. de vitesse intelligent, phares Matrix led.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédoise.
 - HSE : + aide active au maintien dans la voie, cuir semi-étendu, freinage auto d'urgence, jantes 21", régul. de vitesse intelligent, sièges AV chauffants, ventilés et massants, stationnement semi-automatique.
 - R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

Options (€)

Affichage tête haute.....	1 336
Caméra 360° (base/autres).....	1 234 / 806
Clé loisirs.....	408
Climatisation 4 zones	928
Hayon électrique mains libres (base).....	643
Pack Aide au Stationnement (base et S)	
- détecteurs d'obstacles 360° et de trafic en marche arrière	928
- stationnement semi-auto et détecteur trafic en marche arrière.....	1 693
Pack Climat : clim. auto 4 zones, boîte à gants climatisée	1 014
Pack Grands Axes 2 : régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, contrôle de vigilance du conducteur, reconnaissance des panneaux, surveillance des angles morts avec correction (série HSE)	
- base, S	1 968
- SE	1 344
Pack Intérieur Luxe 2 : cuir étendu, palettes au volant (sauf HSE).....	2 765
Pack Route/Tout-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain	850
Peinture métallisée/premium	918 / 1 846
Phares Matrix led (base/S).....	2 101 / 1 224
Phares Matrix - laser led	
- base.....	4 151
- S	3 274
- SE, HSE	2 050
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages et freinage d'urgence intelligent (série HSE)	959
Sellerie cuir Windsor (série HSE)	
- base.....	2 458
- S, SE	1 540
Sièges chauffants AV/AV et AR (base).....	388 / 775
Sièges AV électriques (base).....	592
Sièges AV électriques à mémoires et chauffants	
- base.....	1 703
- S, SE	388
Stationnement semi-auto avec radars 360° (série HSE)	600
Suspension pneumatique (D180)	1 622
Système audio Meridian 13 HP 1 600 W	
- base.....	4 406
- S	3 886
- SE, HSE	2 458
Tableau de bord virtuel (base, S)	714

Range Rover Sport

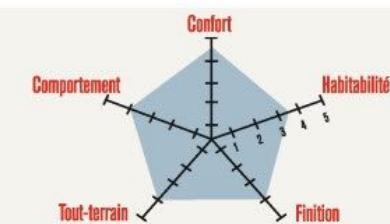


Modèle restylé

Le Range Sport mélange luxe et volonté mécanique. Il se montre efficace sur route comme en tout-terrain. Léger restylage fin 2017.

L x l x h (m) : 4,85 x 1,98 x 1,78

- + Ligne réussie, finition, aptitudes en tout-terrain, technologies
- Confort ferme, options nombreuses, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
SD4 S	240	14	65 100
TDV6 S AJ4X4	258	16	69 700
SDV6 SE	292	19	78 900
SDV6 Hybride HSE	340	23	91 600
SDV6 HSE Dynamic	339	24	95 300
P400e SE	404	27	88 500
Si4 S	300	21	66 700
SCV6 HSE	340	25	79 800
SCV6 HSE Dynamic	525	43	99 000
V8 SVR	575	47	134 000

- SE : S + 4 000 € (SD4, TDV6), 4 100 € (Si4)
- HSE : SE + 6 000 € (SD4, TDV6), 5 900 € (SDV6), 4 800 € (P400e), 5 900 € (Si4)
- HSE Dynamic : HSE + 2 600 € (TDV6, SDV6), 2 900 € (P400e), 2 500 € (SCV6), non dispo SD4 et Si4
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 € (SDV6, SDV8, P400e), 12 800 € (SCV8), non dispo TDV6 et SCV6

Equipements de série

- S : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, audio 8 HP 250 W, clim. auto. bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, suspension pneumatique (sauf SD4 et Si4), compteurs numériques, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., rétros ext. éléc. et dégivrants, phares led, navigation/multimédia sur 2 écrans 10", radars parking AV/AR, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges éléc. 8 directions, jantes 19".
- SE : + caméra de recul, jantes 20", sièges éléc. 14 directions.
- HSE : + hayon électrique, phares Matrix-led, rétros ext. rabattables, sièges AV éléc. 16 directions, toit panoramique (P400e).
- HSE Dynamic : + cuir étendu, jantes 21".
- Autobiography Dynamic : + caméra 360°, sièges AV éléc. 22 directions, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés, surveillance des angles morts et trafic en marche AR, audio Meridian 18 HP 825 W.
- SVR : + accès et démarrage sans clé, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led.

Options (€)

- 7 places avec 3^e rangée électrique (non dispo S et SVR)..... 1 784
- Accès sans clé..... 1 155
- Affichage tête haute..... 1 364
- Caméras panoramiques (S/autres)..... 1 281 / 840
- Climatisation trizone/quadrizone 683 / 1 364 |
- Hayon électrique mains libres
- E, SE 788 |
- HSE, HSE Dynamic 158 |
- Pack Confort (accès et démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro, int. photo, fermeture assistée portières)
- S 2 675 |
- SE (+ volant électrique) 2 890 |
- HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique) 2 540 |
- Pack Drive Pro (régulateur vitesse intelligent, aide active au maintien dans la voie, surveillance active angles morts, reconnaissance panneaux)
- S, SE, HSE, HSE Dynamic 2 541 |
- AB Dynamic, SVR 2 057 |
- Pack Park Pro (station, semi-auto, détec. trafic en marche AR, caméra 360°)
- S, SE, HSE, HSE Dynamic 1 594 |
- AB Dynamic, SVR 977 |
- Pack Visibilité 1 (rétr. photo, feux de route auto, affichage tête haute, caméra 360°) (S/SE) 3 775 / 3 097 |
- Pack Visibilité 2 (rétr. photo, phares Pixel-led, affichage tête haute, caméra 360°) (HSE, HSE Dyn/AB Dyn, SVR) 5 236 / 4 660 |
- Phares Matrix-led (S, SE) 771 |
- Phares Pixel-led (HSE, HSE Dyn, AB Dyn.) 1 389 |
- Peinture métallisée 1 155 |

- Régulateur de vitesse intelligent..... 2 098
- Sièges en cuir éléc. 16 directions (SE) 3 693 |
- Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.) 2 284 |
- Sièges AV et AR chauffants (non dispo AB Dynamic)
- S, SE 840 |
- HSE, HSE Dynamic 421 |
- Sièges AV ventilés et chauffants
- HSE, HSE Dynamic 1 884 |
- AB Dynamic/SVR 735 / 1 469 |
- Système audio Meridian 18 HP 825 W 1 469 |
- Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (sauf S, SE) 6 505 |
- Toit panoramique ouvrant 2 373 |

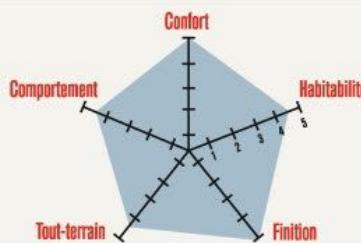
Range Rover



Modèle restylé

Cette génération a perdu du poids et gagné en comportement. Ses prestations sont à la hauteur de sa réputation. Léger restylage fin 2017. L x l x h (m) : 4,99 x 1,98 x 1,83 - LWB : L x l x h (m) : 5,20 x 1,98 x 1,84

- + Agrément mécanique, confort, polyvalence, finition
- Tarif exclusif, gabarit, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TDV6 HSE AJ4X4	258	16	100 800
SDV6 Vogue	339	24	118 800
P400e Vogue	400	27	122 100
V8 S/C Vogue	525	43	124 900
V8 S/C SVAutobiog. Dynamic	565	47	177 100

- Vogue : HSE + 9 100 € (TDV6)
- Autobiography : Vogue + 17 500 € (TDV6, SDV8), 17 400 € (SCV8), 15 900 € (P400e)

Equipements de série

- HSE : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, audio Meridian 12 HP 380 W, caméra de recul, clim. auto 3 zones, compteurs numériques, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto., jantes 19", multimédia avec 2 écrans 10", phares led, radars de station. AV/AR, régul. vitesse, susp. pneumatique, sellerie cuir, services connectés, sièges AV éléc. 16 directions, rétros ext. dégivrants et rabattables.
- Vogue : + accès et démarrage sans clé, banquette mains libres, jantes 20", phares Matrix-led, sièges AV éléc. 20 directions, sièges AV/AR chauffants, tv numérique.
- Autobiography : + audio Meridian 18 HP 825 W, clim. auto 4 zones, jantes 21", phares Pixel-led, sièges éléc. 20 directions, sièges AV et AR chauffants et ventilés, toit pano. ouvrant.
- Autobiography Dynamic : + aide active au maintien dans la voie, audio Meridian 28 HP 1 700 W, caméra 360°, contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, phares Pixel-led, régul. vitesse intelligent, sièges éléc. 24 directions, stationnement semi-automatique.

Options (€)

- Affichage tête haute..... 1 364
- Climatisation 4 zones 1 364 |
- Pack Drive Pro (contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, régul. intelligent, aide active au maintien dans la voie) 2 541 |
- Pack Park Pro (station, semi-auto, détec. trafic en marche AR, caméra 360°) 1 594 |
- Phares Matrix-led (HSE, HSE Dyn, AB Dyn, SVR) 1 234 |

• Phares Pixel-led (Vogue).....	926
• Phares Pixel-laser (Vogue/Autobiography).....	2 160 / 1 234
• Peinture métallisée/premium	1 155 / 2 308
• Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage et freinage d'urgence automatique	2 098
• Sièges AV et AR chauffants et ventilés, élec. 22 directions et massants à l'avant (Vogue).....	2 911
• Sièges AV et AR chauffants, ventilés et massants, élec. 24 directions (Autobiography).....	2 037
• Système audio Meridian 18 HP 825 W (HSE, Vogue).....	1 469
• Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (Autobiography).....	5 036
• Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue).....	2 055 / 2 371



LEXUS



NX

★★★★★

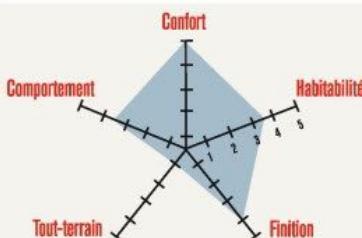
RX



Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

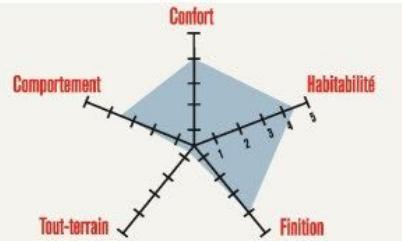
L x l x h (m) : 4,89 x 1,90 x 1,69 (7 places) : 5,00 x 1,90 x 1,69

- + Consommation en ville, excellent confort, finition soignée
- Comportement peu dynamique, performances quelconques



+ V6 essence mélodieux, belle habitabilité, confort soigné

- Lacunes d'équipement, tarif élevé, direction floue



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Diesel V6 turbo A 4x4	275	18	75 200
V6 bi-turbo	350	25	80 100
S V6 bi-turbo	430	33	93 500

Équipements de série

- Diesel : 6 airbags, accès sans clef portes avant, aide au démarrage en côte, contrôle de la pression des pneus, contrôle de stabilité (ESP), contrôle de vitesse en descente, climatisation automatique bizona, écran tactile 8,4", hayon électrique, jantes 18", phares bi-xénon, régulateur de vitesse, rétroviseurs intérieurs et extérieurs électrochromatiques, intérieur cuir, siège conducteur électrique, suspensions pneumatiques pilotées, système audio avec fonction Siri.
- S : + jantes 19", intérieur cuir étendu, siège passager électrique.

Options (€)

- Alerta collision avant..... 252
- Avertisseur de franchissement de ligne..... 605
- Barres de toit métal..... 807
- Caméra de recul/360°..... 485 / 210
- Climatisation automatique 4 zones..... 1 310
- DéTECTEUR d'angles morts..... 705
- Hayon électrique..... 252
- Intérieur cuir pleine fleur..... 3 270
- Peinture métallisée..... 1 190
- Phares bi-xénon intelligents..... 815
- Radars de stationnement avant et arrière..... 787
- Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages..... 1 906
- Siège passager électrique (Diesel)..... 504
- Sièges avant chauffants/ventilés..... 455 / 960
- Sièges avant électriques à mémoires
 - Diesel..... 1 210
 - S..... 706
- Système audio Harman Kardon (10 HP 600 W)..... 1 665
- Système audio Bowers & Wilkins (15 HP 1 280 W)..... 2 760
- Toit panoramique..... 1 515

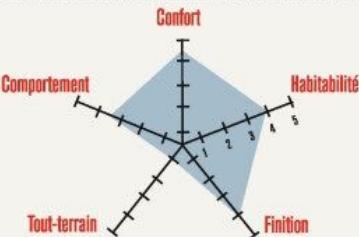
Modèle restylé

Le léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparait du catalogue.

L x l x h (m) : 4,63 x 1,84 x 1,64

- + Confort, agrément en ville, habitabilité correcte

- Manque de dynamisme, système hybride poussif, ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
450h Pack	313	16	65 200
450hL 7 places	313	16	72 100
450h Luxe	313	16	72 900
450hL 7 places Luxe	313	16	76 100
450h F Sport A 4x4	313	16	78 900
450h F Sport Executive	313	16	82 200
450h Executive	313	16	83 900
450hL 7 places Executive	313	16	87 100

Équipements de série

- Pack : 6 airbags, aide au maintien dans la voie, alerte pression pneus, clim. auto bi-zone, démarrage sans clef, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence auto, jantes 17", maintien dans la voie, écran multimédia 8", phares led adaptatifs, régulateur intelligent, radio 8 HP
- Pack : + alarme, caméra de recul, jantes 18".
- Luxe : + sièges AV élec. et chauffants, accès sans clé, sellerie cuir, radars de stationnement AV/AR, navigation avec cartographie Europe.
- F Sport : + contrôle actif du son, phares led adaptatifs, rétros ext. photosensibles, sièges sport, toit ouvrant électrique, volant réglable électriquement.
- F Sport Executive : + affichage tête haute, audio Mark Levinson 14 HP, caméra 360°, banquette chauffante, alerte circulation AR, moniteur d'angles morts, peinture métallisée, sièges AV ventilés, suspension adaptative.

Options (€)

- Pack Technologie : affichage tête haute couleur, avertisseur de circulation arrière et surveillance d'angle mort (Luxe)..... 2 300
- Volant bois (Executive)..... 500

MASERATI

Levante

★★★★★



Rouler en SUV et en Maserati, c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme avec le V6 diesel.

L x l x h (m) : 5,03 x 1,97 x 1,68

Options (€)

▪ Hayon mains libres (non dispo NX 300h et Pack).....	300
▪ Peinture métallisée (sauf Executive et F Sport Executive).....	1 000
▪ Pack Confort : système d'accès sans clé, hayon électrique (Pack).....	1 000
▪ Pack Sécurité Avancée : affichage tête haute, surveillance des angles morts, alerte de circulation AR (F Sport).....	2 200
▪ Pack Innovation : affichage tête haute, suspension adaptative.....	2 600
▪ Radars de stationnement arrière (NX 300h et Pack).....	450
▪ Suspension variable adaptative (F Sport).....	1 150
▪ Système de navigation Premium (Pack).....	1 600
▪ Toit ouvrant électrique/panoramique (Luxe).....	1 100 / 1 210

MAZDA

CX-3

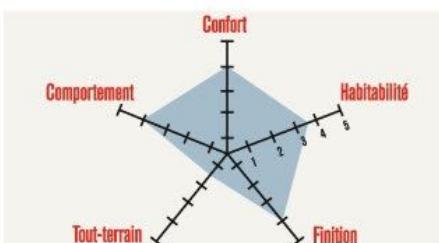
★★★★★



Le petit frère du CX-5 hérite d'un tempérament routier dynamique et de technologies à la page. L'habitabilité est correcte mais le coffre petit.

L x l x h (m) : 4,28 x 1,77 x 1,54

- + Comportement, consommation, technologies embarquées
- Visibilité arrière, coffre petit, remontées de suspension



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 SkyActiv-D 4x2 Élégance AJ4X4	105	6	23 150
1.5 SkyActiv-D 4x4 Sélection	105	6	29 500
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	120	7	21 150
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	150	7	28 100

▪ Dynamique : Élégance + 2 400 €

▪ Sélection : Dynamique + 2 150 €

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, ABS avec répartiteur, contrôle de stabilité, antipatinage, antibrouillard AR, aide au démarrage en côte, rétros extérieurs électriques, radio CD-mp3 avec AUX et 2 USB, climatisation automatique, banquette AR 1/3-2/3, vitres électriques, aide au freinage intelligent en ville, système de navigation, régulateur et limiteur de vitesse, jantes 16 pouces.
- Dynamique : + avertisseur de franchissement de ligne, radar de recul, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, radio numérique, sièges AV chauffants, phares à LED.
- Sélection : + aide au freinage d'urgence, système audio Bose, sièges effet cuir, affichage tête haute, régulateur de vitesse adaptatif, phares directionnels, gestion automatique des feux de route, jantes alliage 18 pouces, caméra de recul.

Options (€)

- Boîte auto 6 (sauf Élégance et diesel 4x2) 1 800
- Peinture métallisée/Soul Red 500/650
- Sellerie cuir Pure-White (Sélection) 500

CX-5

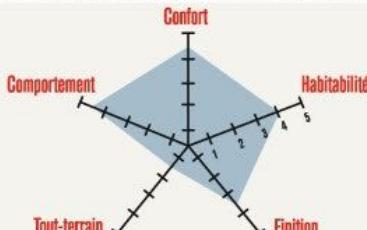


Profondément restylé début 2017, le CX-5 améliore ses qualités dynamiques et son confort. Une référence en agrément de conduite.

L x l x h (m) : 4,55 x 1,84 x 1,68

+ Comportement, consommation, habitabilité

- Pas de personnalisation, visibilité 3/4 AR, pas de petit moteur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 SkyActiv-D 4x2 Élégance	150	8	32 000
2.2 SkyActiv-D 4x2 Dynamique	150	8	34 500
2.2 SkyActiv-D 4x4 Dynamique	150	8	36 300
2.2 SkyActiv-D 4x4 Sélection	175	10	40 600
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	30 100
2.0 SkyActiv-G 4x2 Dynamique	165	9	32 600
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	160	9	37 050
2.5 SkyActiv-G 4x4 Sélection	194	11	40 950

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, ESP, contrôle de pression des pneus, freinage d'urgence avec détection piéton, rétros électriques, rabattables et dégivrants, détecteur de pluie et de luminosité, radio CD-mp3 6 HP, climatisation auto, bizona, GPS écran tactile 7", jantes 17", phares à LED.
- Dynamique : + affichage tête haute sur lame, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, gestion auto des feux de route, phares led adaptatifs, reconnaissance des panneaux, sièges AV et volant chauffants, surveillance des angles morts.
- Sélection : + hayon électrique, jantes 19", régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et AR chauffants, système audio Bose 10 HP, toit ouvrant électrique.

Options (€)

- Boîte auto 8 rapports (non dispo 2.0 165 ch 4x2) 2 000
- Peinture métallisée/Machin Grey/Soul Red 500/650/800
- Sellerie cuir blanc (Sélection) 200

MERCEDES

GLA



Le GLA est la version SUV de la Classe A. Il est plus confortable et plus habitable que la citadine. Son offre de moteurs est ultra-complète.

L x l x h (m) : 4,42 x 1,80 x 1,49

+ Excellent comportement, confort, finition

- Prix et options élevés, caractère SUV émoussé, habitabilité

Options (€)

- Avertisseur de franchissement de ligne 550
- Boîte automatique 7G-Tronic Plus 2 250
- Caméra de recul (Intuition) 400
- Climatisation automatique deux zones (Intuition, Inspiration) 650
- Détecteur d'angle mort 550
- Hayon à ouverture/fermeture électrique (Intuition) 500
- Pack Assistance à la conduite : avertisseur de franchissement de ligne + détecteur d'angle mort (Fascination) 950
- Pack Conduite Dynamique : direction paramétrique Sport, suspension Sport (sauf Fascination) 350
- Pack Exclusif (garnitures et décorations intérieures) de 2 100 à 3 000
- Pack Innovations : régulateur de vitesse adaptatif, éclairage actif (Intuition, Inspiration/Sensation, Fascination) 3 350/2 300
- Pack Technologie : système multimédia, changeur 6 DVD, commande vocale, avertisseur limitation de vitesse, aide au parking (Intuition, Inspiration, Sensation/Fascination) 4 500/2 650
- Peinture métallisée 800
- Phares bixénon avec éclairage adaptatif (Intuition, Inspiration) 1 850 (Sensation, Fascination) 750
- Régulateur de vitesse adaptatif 1 050
- Siège électrique conducteur/passager 425/350
- Suspension et train de roulement Performance AMG (45 AMG) 900
- Système d'aide au stationnement (sauf Fascination) 825
- Système de navigation, écran 7 pouces, disque dur 10 Go, commande vocale (autres/Fascination) 3 600/2 600
- Système de sonorisation Harman Kardon Logic7, 12 HP 825
- Toit ouvrant panoramique électrique en verre (sauf Fascination) 1 500

GLC

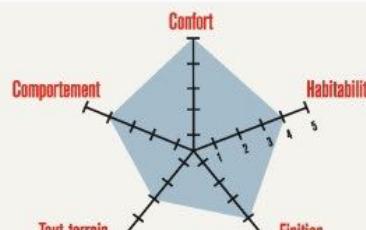
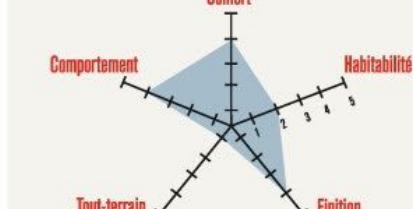


Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

L x l x h (m) : 4,66 x 1,89 x 1,64

+ Confort remarquable, finition, capacités 4x4

- Prix et options élevés, autonomie un peu limitée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
180 Intuition	122	7	29 700
200 Intuition	156	8	33 250
250 Inspiration	211	12	39 300
250 4Matic BVA7 Inspiration	211	12	43 750
45 AMG 4Matic BVA7	381	26	63 850
180 d Intuition	109	5	32 850
200 d Intuition	136	7	35 300
200 d 4Matic BVA7 Intuition AJ4X4	136	7	39 650
220 d BVA7 Inspiration	177	9	41 450
220 d 4Matic BVA7 Inspiration	177	9	44 400

▪ Inspiration : Intuition + 2 000 €

▪ Sensation : Inspiration + 2 500 €

▪ Fascination : Sensation + 3 300 €

Équipements de série

- Intuition : 6 airbags + genoux conducteur, ESP, allumage auto. des feux et des essuie-glaces, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, rétros ext. élec. et chauffants, clim. manu., radio-CD écran 7", régul./lim. vitesse.
- Inspiration : + clim. auto bizona, feux de route auto, jantes 17", phares led.
- Sensation : + caméra de recul, nav. 3D écran 8", hayon mains libres, jantes 18", rétros rabattables.
- Fascination : + accès et démarrage sans clé, radars de station. AV/AR, station. semi-auto, sièges AV chauffants, Pack AMG, jantes 19".
- 45 AMG : Fascination + jantes 20", suspension AMG, ESP à 3 niveaux.

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
250 4MATIC BVA9	211	12	45 050
300 4MATIC BVA9	245	15	55 150
350 e 4MATIC BVA7 Executive	320	10	56 550
43 AMG 4Matic BVA9	367	25	66 750
220 d 4MATIC BVA9 AJ4X4	170	9	47 200
250 d 4MATIC BVA9	204	11	48 550
350 d 4MATIC BVA8 Executive	258	16	56 500

▪ Executive : base + 4 700 €

▪ Sportline : Executive + 1 550 €

▪ Fascination : Sportline + 3 800 €

Équipements de série

- airbags frontaux et latéraux, airbag genoux conducteur, amortissement adaptatif, avertisseur de risque de collision, aide au démarrage en côte, Bluetooth, Dynamic Select (agit sur accélérateur, boîte et direction), contrôle de trajectoire (ESP), capot actif en cas de choc piéton, clim. auto bizona, contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clef, détecteur de pluie et de luminosité, détection de somnolence, frein de parking électrique, Isofix, Mercedes connect me (appel d'urgence, télédagnostic), ordinateur de bord,

2 prises USB, régulateur-limiteur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, volant multifonction.

- Executive : + aide au stationnement avec radars AV/AR, hayon électrique, GPS 3D Garmin à commande vocale, rétros extérieurs rabattables et photosensibles, rétro intérieur photosensible, sellerie simili cuir, sièges avant partiellement électriques.

- Sportline : + phares à LED adaptatifs, suspensions sport.
- Fascination : Executive + affichage tête haute, assistant feux de route, assistant signalisation routière, lecteur CD/DVD, détecteur d'angle mort, lecteur carte SDHC, mémoire 10 Go, phares à LED adaptatifs, suspension pneumatique, système multimédia écran 8,4" avec navigation 3D, toit ouvrant panoramique.
- 43 4MATIC : + dynamic Select, pack AMG extérieur, sellerie simili cuir/microfibre, sièges avant chauffants, suspensions pneumatiques, volant sport.

Options (€)

- Aide au stationnement avec radars AV/AR et caméra de recul	1 300
- Executive, Sportline, Fascination	400
- Affichage tête haute (série Fascination)	1 200
- Assistant feux de route (série Fascination)	150
- Attelage (non displo Sportline)	1 100
- Avertisseur franchissement de ligne et détecteur d'angle mort	
- GLC, Executive, Sportline	950
- Fascination	400
- Caméra 360° (non displo GLC)	750
- Chargeur 6 DVD	350
- Clim auto Thermotronic	750
- Détecteur d'angle mort (série Fascination)	550
- Hayon électrique (GLC)	550
- Jantes alliage 18 pouces (GLC)	de 400 à 600
- Jantes alliage 19 pouces	
- GLC	de 1 100 à 1 200
- Executive	de 500 à 600
- Fascination	série/150
- Jantes alliage 20 pouces	
- GLC	1 800
- Executive	1 200
- Sportline	900
- Fascination	750
- Lave-glace chauffant	250
- Pack AMG Line : sièges AV sport, sellerie simili cuir, suspension sport, jantes 19 pouces, kit carrosserie (Fascination, série Sportline)	1 200
- Pack d'assistance à la conduite : régulateur de vitesse et de distance, freinage d'urgence auto, avertisseur de franchissement de ligne, détecteur d'angle mort, assistant de carrefour, détection piéton	
- GLC, Executive, Sportline	2 050
- Fascination	1 550
- Pack Designo : sellerie cuir, sièges AV chauffants, habillages en cuir	
- Executive, Sportline	3 750
- Fascination	1 250
- Pack Exclusif : sièges spécifiques, simili cuir (Executive)	300
- Pack Keyless-Go : accès et démarrage sans clé, ouverture et fermeture du coffre mains-libres (non displo GLC)	550
- Pack On&Offroad : 5 modes de conduite, contrôle de vitesse en descente, suspension rehaussee de 20 mm (Executive, Fascination)	1 500
- Pack Technologie : assistant de signalisation routière, démarrage sans clé	
- Executive, Sportline	2 750
- Fascination	750
- Peinture	
- métallisée	1 000
- métallisée designo	1 500
- brillante designo	1 850
- magno designo	2 450
- Phares à LED adaptatifs (GLC, Executive)	1 750
- Pneumatiques M+S	250
- Protection soubassement moteur	200
- Radio numérique	550
- Régulateur de vitesse et de distance	150
- Sièges AV/AR chauffants (non displo GLC)	400/400
- Sièges AV chauffants et climatisés (non displo GLC)	1 300
- Sièges AV électriques	
- GLC	1 600
- Executive, Sportline, Fascination	1 350
- Suspension pneumatique adaptative (série Fascination)	2 300
- Système audio Burmester 13 HP 590 watts	
- GLC	3 350
- Executive, Sportline, Fascination	2 300
- Toit ouvrant panoramique (série Fascination)	1 750
- TV numérique	1 200
- Volant multifonction chauffant	350

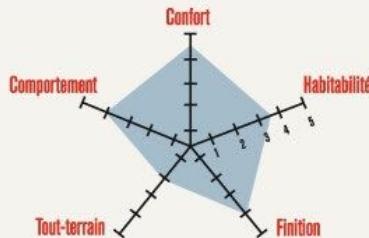
GLC Coupé



Déclinaison coupé du GLC, ce modèle perd - beaucoup - en côté pratique ce qu'il gagne - trop peu - en côté sportif.

L x l x h (m) : 4,73 x 1,89 x 1,60

- + Excellent confort, finition soignée, boîte auto douce
- Prix et options élevés, coffre sacrifié, peu sportif



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
250 4MATIC BVA9 Executive	211	12	53 800
300 4MATIC BVA9 Executive	245	15	59 000
350 e 4MATIC BVA7 Executive	320	10	60 400
43 AMG 4MATIC	367	25	70 600
220 d 4MATIC BVA9 Executive	170	9	55 750
250 d 4MATIC BVA9 Executive AJ4X4	204	11	57 100
350 d 4MATIC BVA9 Executive	258	16	60 350

- Sportline : Executive + 3 200 €
- Fascination : Sportline + 5 000 €

Équipements de série

- Executive : 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide au stationnement avec radars AV/AR, avertisseur de risque de collision, aide au démarrage en côte, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de trajectoire (ESP), clim auto bizona, contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, Dynamic Select, GPS Garmin écran 7" à commande vocale, hayon électrique, Isofix, jantes 18", Mercedes me connect (appel d'urgence, télédagnostic), phares led avec feux de jour intégrés, 2 prises USB, radio avec écran 7" avec pavé tactile et lecteur CD, régulateur-limiteur de vitesse, rétros électriques, dégivrants rabattables et photosensibles, rétro intérieur photosensible, sièges avant partiellement électriques, simili cuir, suspensions sport, volant multifonction.
- Sportline : + jantes 20", marchepieds, packs AMG intérieur et extérieur, mode de conduite.
- Fascination : + assistant signalisation routière, lecteur CD/DVD, détecteur d'angle mort, feux de route automatiques, lecteur carte SDHC, mémoire 10 Go, phares led adaptatifs, suspension pneumatique, système multimédia écran 8,4", toit ouvrant.

Options (€)

- Accès sans clé	550
- Airbags latéraux AR	400
- Affichage tête haute	1 200
- Avertisseur franchissement de ligne et surveillance angle mort	950
- Caméra 360°	400
- Climatisation 3 zones	750
- Feux de route automatiques (Executive, Sportline)	150
- Modes de conduite Dynamic Body Control (Executive)	1 150
- Pack d'assistance à la conduite (régulateur de vitesse intelligent, aide active au maintien dans la voie, surveillance d'angle mort, freinage d'urgence)	
- Executive, Sportline	2 050
- Fascination	1 550
- Pack Technologie (système multimédia 8,4", GPS 3D avec reconnaissance vocale, accès sans clé) (Executive, Sportline)	2 750
- Phares intelligents à led (Executive, Sportline)	700
- Régulateur de vitesse intelligent	700
- Sièges avant chauffants et ventilés	1 300
- Sièges avant électriques à mémoires	1 350

- Surveillance d'angle mort
- Suspension pneumatique Air Body Control (Executive, Sportline)
- Système audio Burmester 13 HP 590 W
- Système multimédia écran 8,4" (Executive, Sportline)
- Toit ouvrant électrique
- Volant multifonction chauffant

GLE

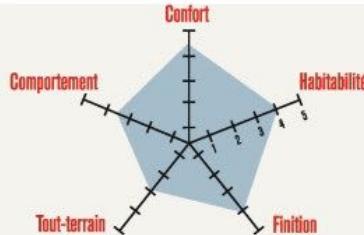


Bientôt remplacé

L'ancien ML, devient GLE, a vieilli par rapport à ses concurrents, tous plus récents. Il propose néanmoins une version hybride rechargeable.

L x l x h (m) : 4,80 x 1,83 x 1,80

- + Confort, technologie embarquée, V6 diesel agréable
- Gabarit, rapport prix/équipement, comportement pataud



TYPE	CN	PA	PRIX (€)
400 4Matic	333	23	68 100
43 AMG 4Matic	367	24	84 300
500 4Matic Executive	435	34	91 300
500e 4Matic Executive	449	20	82 450
63 AMG 4 Matic	557	48	131 350
63 AMG S 4 Matic	585	51	141 150
250 d	204	11	58 300
350 d 4Matic AJ4X4	258	16	65 800

- Executive : base + 5 300 €
- Sportline : Executive + 6 500 €
- Fascination : Sportline + 3 200 €

Équipements de série

- GLE : 9 airbags, ABS, antipatinage, contrôle trajectoire (ESP), surveillance pression des pneus, aide au démarrage en côte, contrôle vitesse en descente (DSR), direction à assistance variable, Isofix, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétro intérieur et gauche photosensibles, radio CD-mp3 avec auxiliaire, Bluetooth, système de navigation, climatisation automatique bi-zone, sièges AV électriques, allumage automatique des phares, détecteur de pluie, régulateur/limitateur de vitesse, volant multifonctions, système de détection de somnolence, hayon électrique, démarrage sans clé, jantes alliage 18 pouces.
- Executive : GLE + jantes alliage 19 pouces, Pack AMG Line intérieur, aide au stationnement (radars AV/AR, manœuvre auto), navigation 3D écran 8 pouces avec 2 USB et lecteur SDHC, détecteur d'angle mort, phares LED directionnels, passage auto feux de croisement/feux de route.
- Sportline : GLE + jantes alliage 20 pouces, Pack AMG Line extérieur et intérieur, aide au stationnement (radars AV/AR, manœuvre auto), navigation 3D écran 8 pouces avec 2 USB et lecteur SDHC, détecteur d'angle mort, phares LED directionnels, passage auto feux de croisement/feux de route, suspension pneumatique.

- Fascination : GLE + jantes alliage 20 pouces, pack Exclusif intérieur, aide au stationnement (radars AV/AR, manœuvre auto), clim 3 zones, navigation 3D écran 8 pouces avec 2 USB et lecteur SDHC, détecteur d'angle mort, phares LED directionnels, passage auto feux de croisement/feux de route, suspension pneumatique, sièges AV chauffants à mémoires, système audio Harman Kardon.
- AMG : fascination + système anti-roulis, kit carrosserie, peinture métallisée, projecteurs bixénon adaptatifs, train de roulement sport AMG adapté au pack Airmatic, toit ouvrant.

Options (€)

▪ 4Matic (250 d)	3 000
▪ Airbags latéraux AR	450
▪ Affichage tête haute (non dispo AMG)	800
▪ Alarme	600
▪ Attelage de remorque	1 200
▪ Assistance au parking, radars AV et AR (GLE)	900
▪ Avertisseur de franchissement de ligne	550
▪ Buses de lave-glace chauffantes (série AMG)	200
▪ Caméra de recul	600
▪ Chargeur 6 DVD	400
▪ Chauffage automobile programmable	1 700
▪ Ciel de pavillon Designo	2 000
▪ Climatisation automatique 3 zones (série Fascination et AMG)	850
▪ Démarrage sans clé (série Fascination et AMG)	1 000
▪ Désactivation airbag passager AV (série Sportline et AMG)	150
▪ DéTECTEURS angles morts (GLE)	550
▪ Garnitures intérieures cuir (GLE)	2 600
▪ Jantes alliage 18 pouces (GLE)	300
▪ Jantes alliage 19 pouces	1 100
▪ Jantes alliage 20 pouces (selon la version)	200 à 1 700
▪ Jantes alliage 21 pouces (selon la version)	60 à 2 600
▪ Magic vision control (lave-glace adaptatif et chauffant)	500
▪ Pack Aide au stationnement (4 caméras, vision 360°)	
- GLE	1 900
- Executive, Sportline, Fascination, AMG	1 000
▪ Pack Airmatic (GLE, Executive sauf 500 4Matic)	2 200
▪ Pack AMG Line extérieur (kit carrosserie AMG, freins sport, jantes 20 pouces) (Fascination)	2 000
▪ Pack Assistance à la conduite : détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne	
- GLE	950
- Executive, Sportline, Fascination, AMG	400
▪ Pack Assistance à la conduite Plus (détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement involontaire de ligne et régulateur de vitesse adaptatif)	
- GLE	2 700
- Executive, Sportline, Fascination, AMG	2 150
▪ Pack Exclusif Designo (Fascination)	3 500
▪ Pack Exclusif intérieur (GLE, série sur Fascination)	4 200
▪ Pack Mémoire (GLE, Executive, Sportline)	1 100
▪ Pack On & Off-Road : 6 modes de conduite, blocage de différentiel central, démultiplication tout-terrain, garde au sol augmentée	2 300
▪ Pack Sport Black (jantes 20", calandre, rétroviseurs et bas de caisse noirs)	
- Sportline, Fascination	100
- AMG	700
▪ Peinture métallisée (de série sur Fascination, AMG)	1 200
▪ Peinture métallisée designo	de 400 à 2 100
▪ Phares LED adaptatifs assistance feux de route (GLE)	1 900
▪ Pré-équipement téléphone portable	500
▪ Réception radio numérique	550
▪ Sièges AV chauffants/AR chauffants	450/450
▪ Sièges AV chauffants et ventilés (Fascination et AMG)	950
▪ Sièges AV multicouloirs massants (Fascination et AMG)	1 400
▪ Système antiroulis intelligent (série AMG)	3 800
▪ Système de nav. 3D à commande vocale (GLE)	2 500
▪ Système de sonorisation Harman Kardon Logic7, 14 HP	1 000
▪ Système de sonorisation Bang & Olufsen 14 HP	
- GLE, Executive, Sportline	5 000
- Fascination, AMG	4 000
▪ Système DVD aux places AR	2 400
▪ Télévision	1 200
▪ Trappe à skis	250
▪ Toit ouvrant électrique en verre (série AMG)	1 450
▪ Toit ouvrant panoramique en verre	
- tous sauf AMG	2 150
- AMG	750
▪ Vitres AR et hayon surteintés (GLE)	500
▪ Volant chauffant	350
▪ Volant cuir et bois	800

GLE Coupé

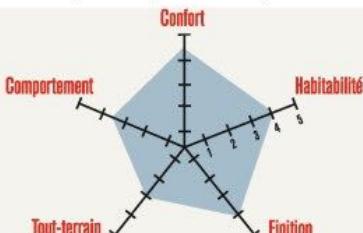
★★★★★



Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitaire en motorisations comme en prix.

L x l x h (m) : 4,90 x 2,00 x 1,70

- + Confort, V6 diesel agréable, habitabilité AR préservée
- Gabarit, comportement pataud, visibilité, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400 4Matic	333	23	73 500
43 AMG 4Matic	367	36	90 200
500 4Matic Executive	455	35	97 500
63 AMG 4Matic	557	48	133 100
63 AMG S 4Matic	585	51	143 600
350 d 4Matic U4X4	258	16	71 300

Équipements de série

- Base : 9 airbags, ABS, antipatinage, contrôle trajectoire (ESP), surveillance pression des pneus, système anti-collision, aide au démarrage en côte, aide au stationnement (radars AV/AR, manœuvre auto), caméra de recul, Isofix, rétrors électriques, dégivrants et rabattables, rétrors intérieur et gauche photosensibles, radio CD-mp3 écran 8 pouces avec 2 USB et lecteur de carte SD, Bluetooth, ordinateur de bord, système de navigation, climatisation automatique bi-zone, sièges AV électriques, allumage automatique des phares, phares LED avec éclairage actif et assistant feux de route, détecteur de pluie, régulateur/limiteur de vitesse, volant sport multifonctions, système de détection de somnolence, hayon électrique, démarrage sans clé, sélecteur de mode de conduite, amortissement adaptatif, jantes alliage 20 pouces.
- Executive : base + Pack exclusif intérieur, détecteur d'angle mort, sièges av. chauffants.
- Sportline : base + jantes alliage 21 pouces, Pack AMG Line extérieur et intérieur, Pack Sport Black, marchepieds, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- Fascination : base + jantes alliage 21 pouces, peinture métallisée, Pack AMG Line extérieur, marchepieds, pack Exclusif intérieur, clim 3 zones, détecteur d'angle mort, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, sièges AV chauffants à mémoires, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- AMG : fascination + système anti-roulis, kit carrosserie, peinture métallisée, de roulement sport AMG adapté au pack Airmatic.

Options (€)

▪ Airbags latéraux AR	.450
▪ Alarme	.600
▪ Alerte au franchissement de ligne	.550
▪ Attelage de remorque	1 200
▪ Buses de lave-glace chauffantes (série AMG)	.200
▪ Chargeur 6 DVD	.400
▪ Chauffage automobile programmable	1 700
▪ Ciel de pavillon Designo	2 000
▪ Climatisation automatique 3 zones (série Fascination et 63 AMG)	.850
▪ Démarrage sans clé (série Fascination et 63 AMG)	1 000
▪ DéTECTEUR d'angle mort (GLE)	.550
▪ Fermeture assistée des portes	.700
▪ Garnitures intérieures cuir sièges confort (GLE)	1 400
▪ Jantes alliage 20 pouces (GLE)	.500
▪ Jantes alliage 21 pouces (selon la version)	900 à 1 700

▪ Jantes alliage 21 pouces (selon la version)	900 à 2 000
▪ Magic vision control (lave-glace adaptatif et chauffant)	500
▪ Marchepieds (GLE, Executive)	800
▪ Pack Aide au stationnement (4 caméras, vision 360°)	1 000
▪ Pack Airmatic (amortissement adaptatif, limiteur vitesse en descente) (GLE et Executive)	2 200
▪ Pack Assistance à la conduite (détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne)	
- GLE	.950
- autres	.500
▪ Pack Assistance à la conduite Plus (détecteurs d'angles morts, alerte de franchissement de ligne et régulateur de vitesse adaptatif)	
- GLE	2 700
- autres	2 150
▪ Pack Exclusif Designo (cuir Nappa, sièges AV électriques et chauffants)	
- GLE	6 500
- Executive et Fascination	3 450
▪ Pack Exclusif intérieur (garnitures cuir, sièges AV confort) (GLE, série sur Executive et Fascination)	
- Executive et Fascination	2 600
▪ Pack Mémoires (sièges AV, volant, rétros)	
- série sur Fascination et 63 AMG	1 100
▪ Pack Sport Black (jantes 21", calandre, rétros et bas de caisse noirs)	
- Sportline, 450 AMG (série sur Fascination)	100
- 63 AMG	700
▪ Peinture métallisée (de série sur Fascination, 63 AMG)	1 200
▪ Peinture métallisée designo	de 400 à 2 100
▪ Phares LED adaptatifs assistance feux de route (GLE)	1 900
▪ Pneus roulage à plat (GLE, Executive)	500
▪ Pré-équipement téléphone portable	500
▪ Réception radio numérique	550
▪ Sièges AV chauffants/AR chauffants	450/450
▪ Sièges AV chauffants et ventilés (sauf Sportline et 450 AMG)	
- GLE	1 400
- Executive, Fascination, 63 AMG	.950
▪ Sièges AV multicouloirs massants (sauf Sportline et 450 AMG)	1 400
▪ Système anti-roulis intelligent (450 AMG, série 63 AMG)	3 800
▪ Système de nav. 3D à commande vocale (GLE)	2 500
▪ Système de sonorisation Harman Kardon, 14 HP (GLE, Executive)	1 000
▪ Système de sonorisation Bang & Olufsen 14 HP	
- GLE, Executive	5 000
- autres	4 000
▪ Système DVD aux places AR	2 400
▪ Télévision	1 200
▪ Toit ouvrant panoramique en verre	2 150
▪ Vitres AR et hayon surteintés (GLE)	.500
▪ Volant chauffant	.350
▪ Volant cuir et bois	.800

GLS

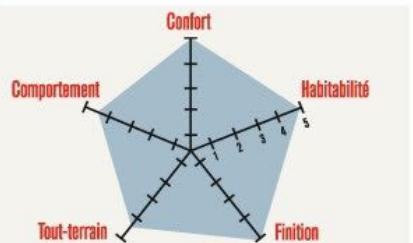
★★★★★



Le GL devient GLS. Peu de changements esthétiques mais des baisses de consommation et un rapport comportement/confort encore optimisé.

L x l x h (m) : 5,13 x 1,94 x 1,85

- + Agrément mécanique, confort, 7 places
- Tarif exclusif, gabarit imposant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
400	333	23	94 250
500	455	36	119 750
63 AMG	585	51	146 750
350 d A4X4	258	16	88 750

▪ Executive : base + 7 000 €

Équipements de série

- GLS : 9 airbags, ABS, aide au démarrage en côte, antipatinage (ASR), Bluetooth avec streaming audio, caméra de recul, climatisation automatique bizona, contrôle de la pression des pneus, contrôle de stabilité (ESP), démarrage sans clé, détecteur d'angle mort, détecteurs de pluie et de luminosité, hayon électrique, info trafic, Isofix, jantes 19", lecteur CD/DVD avec 2 prises USB et 1 lecteur SDHC, limiteur de vitesse en descente, phares à LED avec répartition variable de l'éclairage, peinture métallisée, radars de stationnement avant/arrière, régulateur et limiteur de vitesse, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétros extérieurs et intérieur photosensibles, sellerie cuir, sièges avant électriques et chauffants, suspension pneumatique avec amortissement adaptatif, système anti-collision, système de détection de somnolence, système multimédia avec écran 8" et navigation 3D, toit ouvrant, 3e rangée de sièges rabattable électriquement.
- Executive : + accès sans clé, chargeur 6 DVD, caméra 360°, clim auto 3 zones, jantes 20", mémoires pour les sièges avant et la colonne de direction, sièges avant sport, système audio Harman Kardon 14 HP 830 W, toit ouvrant panoramique, volant multifonction sport en cuir.
- 500 Executive : + sièges avant multicouleurs, sièges de la 2e rangée chauffants.
- 63 AMG : + jantes 21", kit carrosserie AMG, marchepieds, sellerie cuir Nappa, sièges et volant sport AMG, système anti-roulis intelligent, système de freinage hautes performances.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (GLS) 1 000
- Active Curve System (système anti-roulis intelligent) (GLS et GLS Executive) 3 800
- Airbags latéraux arrière 450
- Avertisseur de franchissement de ligne 500
- Caméra 360° (GLS) 400
- Climatisation arrière 650
- Fermeture des portes assistée 700
- Jantes alliage 19" (GLS) 300
- Jantes alliage 20" (GLS) de 550 à 900
- Jantes alliage 21" AMG (GLS et Executive) 1 000
- Jantes alliage 21" AMG (63 AMG) 600
- Jantes alliage 22" AMG (63 AMG) de 1 400 à 2 000
- Magic vision control (lave-glace fonctions adaptative et chauffante) 500
- Pack AMG Line extérieur (kit carrosserie AMG, marchepieds, système de freinage sport, jantes 21")

 - GLS 4 500
 - Executive 3 600

- Pack Exclusif designo (sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques) (GLS et Exclusive) 5 400
- Pack d'assistance à la conduite plus (régulateur de vitesse intelligent, freinage auto en ville avec détection piéton, avertisseur de franchissement de ligne, détecteur d'angle mort) 2 150
- Pack mémoires (sièges AV, volant, rétro côté conducteur) (GLS) 1 100
- Pack On&Offroad (6 modes de conduite, blocage différentiel central, gamme courte, protection sous-basement moteur, garde au sol rehaussée, fonction éclairage offroad) (sauf 63 AMG) 2 300
- Pack sièges multicouleurs (sièges multicouleurs, fonction massage) (série 63 AMG) 1 350
- Peinture design métallisée 450
- Peinture design brillante 950
- Sellerie cuir Nappa Exclusif AMG (63 AMG) 2 500
- Sièges 2e rangée chauffants (série 63 AMG) 450
- Sièges avant chauffants et climatisés 900
- Stores pare-soleil 2e rangée 350
- Système de divertissement arrière (2 écrans DVD de 8", lecteur DVD, 2 casques sans fil) 2 400
- Système d'ionisation de l'air avec filtre 400
- Système de sonorisation Harman Kardon (14 HP 830 W) (GLS) 1 100
- Système de sonorisation Bang & Olufsen (14 HP 1 200 W)

 - GLS 5 000
 - Executive 63 AMG 3 900

- Système easy-entry 500
- Toit ouvrant panoramique (GLS) 1 100
- Trappe à skis 250
- TV numérique à l'avant 1 200
- Volant chauffant en cuir Nappa 350
- Volant en cuir et bois 800

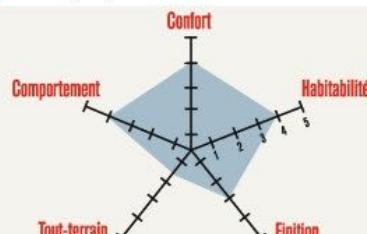


MINI Countryman II



Basée sur la plateforme de la BMW X1, la Countryman version 2017 n'est plus vraiment Mini. Cela profite à l'habitabilité et au confort.
L x l x h (m) : 4,30 x 1,83 x 1,56

- + Compromis comportement/comfort, habitabilité
- Prix élevé, poids pénalisant, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
One	102	5	25 300
Cooper	136	8	27 300
Cooper S	192	11	32 000
Cooper S hybride rechargeable	224	6	38 900
One D	116	6	28 300
Cooper D	150	8	30 350
Cooper SD BVA	190	11	36 000

- Chili : base + 1 900 € ou + 800 € (sur S/SD)
- Red Hot Chili : base + 4 500 € ou + 3 900 € (sur S/SD)
- Exquisite : base + 6 200 € ou + 5 600 € (sur S/SD)
- John Cooper Works : base + 7 600 € ou + 6 600 € (sur S/SD)

Équipements de série

- Cooper/Cooper D : 6 airbags, appel d'urgence auto et téléservices, autoradio avec écran 6,5", banquette coulissante, Bluetooth, clim. manuelle, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 16", ordinateur de bord, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction sport gainé de cuir.
- Cooper S/Cooper SD : + clim. auto., jantes 17", Performance Control, sièges AV sport.
- Chili : + clim. auto. (Cooper/Cooper D), jantes 17" (Cooper/Cooper D), rétros ext. rabattables électriquement.
- Red Hot Chili : + accès sans clé, jantes 18" (Cooper S/Cooper SD), modes de conduite, phares full led, sellerie mixte cuir/tissu, sièges AV sport (Cooper/Cooper D).
- Exquisite : + sellerie cuir, système de navigation écran 6,5".
- John Cooper Works : + amortissement adaptatif (Cooper S/Cooper SD), contrôle de la transmission, kit aérodynamique.

Options (€)

- All4 (4 roues motrices) 2 000
- Affichage tête haute 610
- Banquette dépliable sur seuil de coffre 130
- Hayon électrique mains libres 460
- Installation audio Harman/Kardon (12 HP 410 W) 800
- Navigation sur écran tactile 8,8" 1 850
- Pack City Zen : accès sans clé + caméra de recul + radars de stationnement AV/AR + rétro int. photosensible + système de stationnement semi-automatique + toit ouvrant panoramique 2 000
- Pack Évasion : capacité réservoir augmentée de 10 l. + sièges AV chauffants + kit visibilité 1 000
- Pack High-Tech : affichage tête haute + aide au maintien dans la voie + navigation écran tactile 8,8" + régulateur de vitesse adaptatif + recharge téléphone par induction 3 100
- Phares full led adaptatifs 1 000
- Peinture métallisée 630
- Pneumatiques run flat 200
- Préparation et interface Bluetooth avec port audio USB de 600 à 1 030

▪ Projecteurs directionnels	130
▪ Rétrors intérieurs électrochromes	160
▪ Rétrors extérieurs et intérieur électrochromes	260
▪ Rétrors extérieurs rabattables électriquement	250
▪ Sièges avant électriques à mémoires conducteur	1 270
▪ Sièges AV chauffants	320
▪ Sièges AV Sport (de série sur Cooper S)	330
▪ Sellerie cuir	de 1 100 à 1 200
▪ Suspension Sport	220
▪ Système de HP hi-fi Harman Kardon	850
▪ Système de navigation	de 1 450 à 1 850
▪ Toit ouvrant en verre	1 050
▪ Vitrage calorifuge	200
▪ Volant cuir (selon version)	de 110 à 380
▪ Volant Multifonction (de série sur Cooper S, SD, JCW)	300

MITSUBISHI



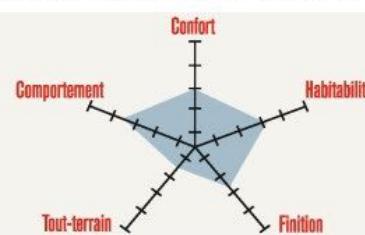
ASX



Proposition décalée dans le segment du Kadjar, l'ASX ne manque pas d'originalité. Il est moins confortable que ses principaux rivaux.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,77 x 1,62

- + Look original, équipement riche, agrément méconique
- Confort ferme, commande de boîte, un seul moteur essence



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 MIVEC Invite	115	6	22 490
1.6 MIVEC Intense AJ4X4	115	6	24 990

Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux conducteur, clim. auto, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, ESP, jantes 16", radar de recul, radio CD 4 HP, rég. vitesse, rétros éléc.
- Intense : + accès/démarrage sans clé, interfaces smartphone, nav, radio CD 6 HP, rétros rabattables éléc., rétro. int. photosensible, toit pano.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

Eclipse Cross

modèle non essayé



Nouveau modèle

Lancé fin 2017, l'Eclipse Cross se place face à un 3008. Il compte sur son style décalé... Dommage que son moteur le soit aussi.

L x l x h (m) : 4,41 x 1,81 x 1,69

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 MIVEC Invite AJ4X4	163	9	24 990
1.5 MIVEC Intense	163	9	27 990
1.5 MIVEC Instyle	163	9	32 990
1.5 MIVEC Instyle CVT	163	9	33 990
1.5 MIVEC Instyle CVT 4WD	163	9	35 990

Équipements de série

- Invite : 6 airbags, accès/démarrage sans clé, alerte franchissement de ligne, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, jantes 18", rég./lim. vitesse, rétros ext. élect., sièges AV chauffants.

- Intense : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Rockford Fosgate 9 HP, caméra recul, interfaces smartphone, multimédia, phares led, radars station, AV/AR, rétros ext. rabattables élect., toit ouvrant panoramique.

- Instyle : + rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur élect., sièges AR chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

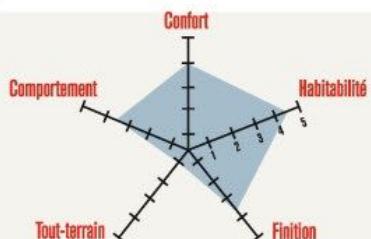
Outlander

Cette version restylée gagne en caractère et soigne sa présentation intérieure. Bon confort mais comportement peu dynamique.

L x l x h (m) : 4,65 x 1,80 x 1,68

+ Confort de roulement, modularité, rapport qualité/prix

- Comportement patouï, performances, 5 places en PHEV



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 Invite	150	9	29 900
PHEV Intense	200	5	39 990
PHEV Intense Style	200	5	43 990
PHEV Instyle	200	5	50 990
2.2 DI-D Invite	150	8	32 300
2.2 DI-D Intense Navi 4x4 AJ4X4	150	8	37 000
2.2 DI-D Intense Navi 4x4 BVA	150	8	39 400
2.2 DI-D Instyle 4x4 BVA	150	8	42 800

Équipements de série

- Invite : 6 airbags + genoux conducteur, allumage auto phares/essuie-glace, clim. auto bizona, ESP, jantes 16", radio CD/MP3 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros dégivrants et rabattables élect., rétro. int. photosensible, radar de recul.

- Intense Navi : + 3^e rangée de sièges, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, GPS, jantes 18", phares avant LED.

- Instyle BVA : + alerte de franchissement de ligne, hayon électrique, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur élect., sièges AV chauffants, système anticollision, système audio Rockford Fosgate 9 HP, toit ouvrant.

- PHEV Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/démarrage sans clé, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détecteur de pluie, ESP, GPS écran 7", jantes 16", radio CD/MP3 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros élect., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensible, caméra de recul.

- PHEV Intense Style : + jantes 18", radars station, AV/AR, sièges AV chauffants.

- PHEV Instyle : + caméra 360°, hayon électrique, phares LED, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur électrique, système anticollision, système audio Rockford Fosgate 9 HP, alerte de franchissement de ligne, toit ouvrant.

Options (€)

- 7 places (sur Intense Navi) 700

- Peinture métallisée 610

NISSAN

Trouvez votre Nissan sur
www.nissan-avenir.com

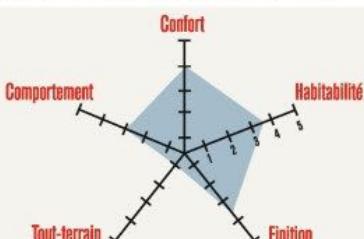
**Juke****Bientôt remplacé**

Avec le Juke, Nissan propose un SUV urbain au look résolument provocateur. Disponible en 4x2 et 4x4.

L x l x h (m) : 4,13 x 1,76 x 1,56

+ Style ébouriffant, prix attractif, équipement complet

- Comportement flottant en 4x2, accès aux places AR



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 Visia	94	5	16 200
1.2 DIG-T Acenta AJ4X4	115	6	19 700
1.6 Xtronic Acenta	117	6	20 600
1.5 dCi Visia Pack	110	5	20 050

- Visia : Visia + 1 400 €
- Acenta : Visia Pack + 1 650 € (non dispo 1.6 94 ch)
- N-Connecta : Acenta + 1 700 € (non dispo 1.6 94 ch)
- Tekna : N-Connecta + 2 100 € (non dispo 1.6 94 ch)

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, contrôle de pression des pneus, ESP, prise Jack, rétros et vitres élect., Isofix, radio CD/mp3 4 HP.
- Visia Pack : + clim. manuelle, ordinateur de bord, jantes alliage 16".
- Acenta : + régulateur/limiteur de vitesse, jantes 17", clim. auto, antibrouillards, contrôle modes de conduite, USB, Bluetooth.
- N-Connecta : + allumage automatique des feux et des essuie-glace, rétros extérieurs dégivrants et rabattables, accès et démarrage sans clé, NissanConnect 2.0 (navigation avec écran tactile et caméra de recul), audio RDS CD 6 HP.
- Tekna : + caméra 360°, alerte au franchissement de ligne, détecteur d'angle mort, sellerie cuir, sièges AV chauffants, toit panoramique.

Options (€)

- Pack Extérieur (N-Connecta et Tekna) 500
- Pack Design (Acenta) 200
- Pack Techno (phares Xénon, caméra 360°, alerte au franchissement de ligne, détecteur d'angle mort) (N-Connecta) 1 200
- Pack Vision (N-Connecta) 600
- Peinture métallisée/blanche 550/630
- Phares au Xénon (Tekna) 600
- Toit ouvrant panoramique (Acenta, N-Connecta) 950

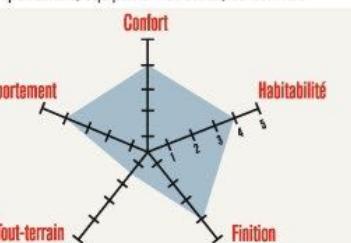
Qashqai

Le pionnier des SUV compacts revoit sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleures.

L x l x h (m) : 4,38 x 1,81 x 1,59

+ Diesel sobre et performant, prix, confort, place à l'arrière

- Finition perfectible, équipement en retrait, coffre limité



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 DIG-T Visia	115	6	23 000
1.6 DIG-T Acenta	163	9	27 600
1.5 dCi Visia	110	5	25 400
1.6 dCi Acenta AJ4X4	130	7	29 800

- Acenta : Visia + 2 200 €

- N-Connecta : Acenta + 1 700 €

- Tekna : N-Connecta + 2 100 €

- Tekna + : Tekna + 2 250 €

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, freinage d'urgence auto en ville, gestion auto des feux de route, jantes acier 16", radar de recul, radio CD/MP3 4 HP, reconnaissance des panneaux, rétros ext. électriques et dégivrants, rétro. int. photosensible, régulateur/limiteur de vitesse.

- Acenta : + clim auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, gestion auto des feux de route, jantes alliage 17", radar de stationnement avant, radio 6 HP, rétros ext. rabattables, volant cuir.

- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".

- Tekna : + caméra 360°, jantes 19", pare-brise chauffant, phares led directionnels, sellerie cuir/tissu, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique.

- Tekna + : + sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques, toit panoramique en verre, système audio Bose 8 HP.

Options (€)

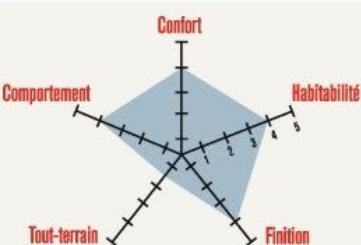
- 4 roues motrices i-4x4 (sur dCi 130) 1 900
- Boîte de vitesses à variation continue Xtronic (DIG-T 115, 1.6 dCi 130 4x2) 1 600
- Pack Confort : sièges avant et pare-brise chauffants (N-Connecta) 340
- Pack Nav : navigation Nissan connect, caméra de recul (Acenta) 1 050
- Peinture métallisée 620
- Nissan Safety Shield (Visia et Acenta) 600
- Toit panoramique (Tekna) 450

X-Trail**Modèle restylé**

Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raisonnables.

L x l x h (m) : 4,64 x 1,82 x 1,69

- + Diesel sobre et performant, finition de bon niveau, 7 places
- Bruit du diesel en accélération, espace à la 3^e rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T Visia	163	9	26 800
dCi Visia NAVA	130	7	29 000
dCi Acenta 4x4	130	7	33 200
dCi Acenta Xtronic	177	10	34 900
dCi Acenta 4x4	177	10	35 200

- Acenta : Visia + 2 300 €
- N-Connecta : Acenta + 2 300 €
- Tekna : N-Connecta + 2 600 €

Équipements de série

- Visia : 6 airbags, alerte franchissement de ligne, audio 4 HP, clim. manu., contrôle pression pneus, ESP, feux de route auto, freinage d'urgence auto en ville, jantes 17", radars de stat. AV/AR, régulateur, rétros ext. élec. et dégivrants.
- Acenta : + audio 6 HP, clim. auto, b-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, rétros ext. rabattables, toit panoramique.
- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra 360°, jantes 19", hayon mains libres, navigation sur écran 7", stationnement semi-auto, surveillance angles morts et trafic AR.
- Tekna : + audio Bose 8 HP, feux bi-led direct, sellerie cuir, sièges AV élec.

Options (€)

- Boîte auto à variation continue Xtronic (sur dCi 130 4x2) 1 600
- Configuration 7 places (3^e rangée de siège) 900 à 3 200
- Peinture métallisée/blanche 620/850
- Sellerie cuir (Tekna) 200

OPEL

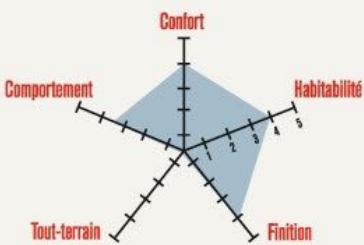
Crossland X



Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familiale que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

LxLxH (m) : 4,21 x 1,77 x 1,61

- + moteur essence agréable, rapport emcombrement/habitabilité
- Commandes floues, comportement peu agile, pas de 4x4



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Edition	81	5	18 500
1.2 Ecotec Turbo Edition	110	6	20 000
1.2 Turbo Innovation	130	7	22 500

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 Ecotec Diesel Edition	99	5	21 300
1.6 Diesel Innovation	120	6	23 800

- + Innovation : Édition + 1 850 €

Équipements de série

- Édition : 6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte changement de voie, allumage auto des phares, Bluetooth, clim. manuelle, contrôle de pression des pneus, contrôle de trajectoire, OnStar (appel d'urgence) avec point d'accès Wi-Fi, ordinateur de bord, radio 6 HP 4x2WD, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. électriques et dégivrants, système multimédia écran tactile 7", volant cuir multifonction.
- Innovation : + caméra de recul, clim. auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, radars de stationnement AV/AR, rétro. int. électrochromatique.

Options (€)

- Affichage tête haute couleur 350
- Boîte auto (1.2 Turbo 110 ch) 1 300
- Pack Advanced City : stationnement semi-automatique, rétros ext. dégivrants et rabattables, surveillance d'angles morts
 - Édition 850
 - Innovation 250
- Pack City : caméra de recul + radars AV/AR (Édition) 600
- Pack Confort : clim. auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. électrochromatique (Édition) 500
- Pack Easy : accès et démarrage sans clé, chargeur à induction 350
- Pack Hiver : sièges AV et volant chauffants 300
- Pack Modularité : banquette 60/40 coulissante sur 15 cm, planche de coffre sur deux niveaux
 - Édition 350
 - Innovation 300
- Pack Vision : phares full led dynamiques, capteur de pluie, rétro. int. électrochromatique
 - Édition 1 050
 - Innovation 700
- Parabrisse chauffant (non dispo Édition) 170
- Peinture métallisée 550
- Sièges AV ergonomiques certifiés AGR 500
- Système audio premium 7 HP 400
- Système de navigation 3D écran 8", cartographie Europe, reconnaissance vocale
 - Édition 600
 - Innovation 500
- Toit vitré panoramique (non dispo Édition) 700

Mokka X

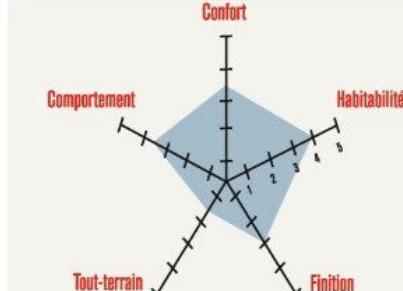


Modèle restylé

Le Mokka X est la version restylée du Mokka. Style rajeuni et équipement modernisé sont au programme mais pas de nouveautés dynamiques.

LxLxH (m) : 4,27 x 1,77 x 1,65

- + Habitabilité, coffre, consommation diesel
- Insonorisation mécanique, suspension, confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Turbo 4x2 Édition	140	8	21 550
1.4 Turbo 4x4 Innovation	140	8	24 850

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Turbo 4x4 BVA Ultimate	152	9	30 600
1.6 Ecotec Diesel 4x2	110	5	23 850
1.6 Diesel 4x2	136	7	25 750

- + Innovation : Édition + 1 400 € (essence) et 1 200 € (diesel)

- Elite : Innovation + 2 100 € (non dispo sur 1.6 Ecotec 110 ch)

- Ultimate : Elite + 1 950 €

Équipements de série

- Édition : 6 airbags, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, Bluetooth, clim. manuelle, contrôle de trajectoire (ESP), contrôle de la pression des pneus, feux de jour à led, jantes 17", prise USB, radio CD 6 HP, régulateur limiteur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, système écran tactile 7", volant cuir multifonction.

- Innovation : + accès et démarrage sans clef (sur BVA), aide au stationnement AV/AR, Apple CarPlay et Android Auto, capteur de pluie, contrôle de vitesse en descente (sur 4x4), clim. auto. b-zone, écran tactile 7" avec prises AUX et USB, jantes 18", passage auto. code/phare, sellerie cuir/tissu, rétros rabattables électriquement, rétro intérieur électrochromatique, système OnStar.
- Color Edition : + caméra de recul, sièges avant ergonomiques, système de navigation 3D écran 8" avec prise SD et commande vocale.
- Elite : Innovation + caméra de recul, sellerie cuir, sièges avant ergonomiques, électriques et chauffants, système de navigation 3D écran 8" avec prise SD et commande vocale, volant cuir multifonction chauffant.

Options (€)

- 4 roues motrices
 - 1.4 Turbo 140 ch Innovation 1 900
 - 1.6 Diesel 136 ch 2 000
- Accès et démarrage sans clef + ordinateur de bord 4,2" (série BVA) (non dispo Édition) 420
- Boîte auto (1.6 CTDI 136 ch 4x2) 1 550
- Caméra de recul (Innovation) 500
- GPL (1.4 Turbo 140 ch Innovation) 1 950 • Navigation 3D sur écran tactile 8" avec commande vocale (Edition) 800
- Pack Luxe : jantes alliage 19", phares adaptatifs directionnels led avec assistant feux de route (sauf Édition) 1 450
- Pack Sécurité Arrière : caméra de recul, aide au station. AV/AR, rétros rabat. électriquement, radio CD écran couleur (Edition) 700
- Pack Technologie : GPS 3D + caméra de recul (Innovation) 1 250
- Peinture métallisée 600
- Pharos à led adaptatifs (sauf Édition) 1 250
- Opel Eye : reconnaissance des panneaux, avertisseur de changement de file et indicateur de distance (sauf Édition) 550
- Système audio Bose (sauf Édition) 600
- Système de portage de vélos FlexFix 900
- Système OnStar (Edition) 490
- Toit ouvrant électrique 750

Grandland X

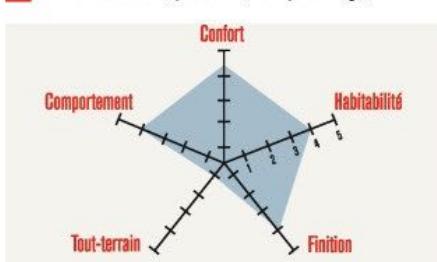


Nouveau modèle

Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

LxLxH (m) : 4,48 x 1,86 x 1,61

- + Confort, habitacle spacieux, comportement rigoureux
- Commande de boîte, pas de 4x4, manque d'image,



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Ecotec Turbo Edition	130	7	25 750
1.6 Ecotec Diesel Edition	120	7	27 850

▪ Innovation : Edition + 2 600 €

▪ Elite : Innovation + 3 500 €

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte au changement de voie, appel d'urgence, clim auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, feux de route auto, interfaces smartphone, jantes 17", radio 6 HP avec écran tactile 7", régul./lim. de vitesse, rétros ext. élect. et dégivrants.
- Innovation : + aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage d'urgence auto en ville, hayon mains libres, jantes 18", rétros rabattables.
- Elite : + caméra 360°, jantes 18", nav. 3D Europe sur écran 8", phares led directionnels, stationnement semi-auto, sellerie cuir, siège conducteur élect.

Options (€)

▪ Boîte auto (non dispo sur Edition).	1 500
▪ Navigation 3D Europe sur écran tactile 8"	990
▪ Pack All Road (Grip Control, pneus M+S)	
- Édition	490
- Innovation, Elite	290
▪ Pack Caméra Opel Eye (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage auto d'urgence en ville)	450
▪ Pack Park & Go 1 (radars AV/AR, rétros rabattables) (Edition)	450
▪ Pack Park & Go 3 (navigation 3D Europe sur écran tactile 8", caméra 360°) (Innovation)	1 600
▪ Pack sièges ergonomiques (série Elite)	600
▪ Pack Sienna II noir (sellerie cuir, siège conducteur électrique, sièges AV et volant chauffants) (Innovation)	1 700
▪ Peinture métallisée/premium	630/820
▪ Phares led directionnels (Innovation)	1 200
▪ Régulateur de vitesse adaptatif (non dispo Édition)	500
▪ Système audio Denon 9 HP (non dispo Édition)	650
▪ Toit vitré panoramique	750

PEUGEOT

2008



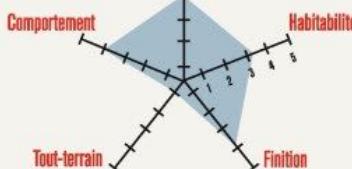
La version restylée (en 2016) du 2008 brille toujours par ses qualités routières. Son i-cockpit participe aussi à l'agrément de conduite.

LxLxH (m) : 4,16 x 1,74 x 1,56

+ Consommation modérée, confort général, comportement

- Prix élevé, position de conduite

Confort



▪ GT Line : Allure + 1 550 € (non dispo 1.2 PureTech 82)

▪ Crossway : GT Line + 450 €

Équipements de série

- Active : 6 airbags, Bluetooth, ESP, contrôle de la pression des pneus, feux de jour à LED, jantes 16", ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs électriques et dégivrants, clim. manuelle, radio 6 HP avec écran tactile 7", volant cuir.
- Style : + radar de recul, rétros ext. rabattables.
- Allure : + climatisation automatique bizona, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, Mirror Screen avec Apple Carplay et Android Auto, rétro int. photosensible.
- GT Line : Allure + Grip Control, navigation avec écran tactile et services connectés sellerie avec surpiqûres, volant sport, jantes 17".
- Crossway : Allure + caméra de recul, Grip Control, navigation avec écran tactile et services connectés, toit vitré panoramique, garnissage mi-TEP/Alcantara.

Options (€)

▪ Active City Brake (sauf Active et Style)	300
▪ Boîte auto EAT6 (1.2 PureTech 110 ch)	1 400
▪ Caméra de recul (sauf Active)	260
▪ Climatisation auto bizona (Active)	310
▪ Écran tactile avec Mirror Screen (Active, Style)	200
▪ Grip Control (Allure)	300
▪ Navigation 3D, services connectés, reconnaissance vocale	
- Active, Style	750
- Allure	550
▪ Pack SOS & Assistance (série GT Line, Crossway)	290
▪ Pack cuir (sellerie cuir et sièges AV chauffants) (Allure, GT Line)	1 210
▪ Pack Hi-Fi JBL (Allure, GT Line)	460
▪ Pack Visibilité (détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photosensible) (Active, Style)	210
▪ Pack Assist et caméra de recul	
- Allure, GT Line	620
- Crossway	360
▪ Peinture métallisée	550
▪ Toit vitré panoramique (Allure)	560

3008/5008



Nouvelle génération

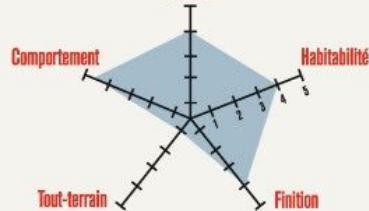
Le 3008 II profite de la plateforme réussie de la 308 et met l'accent sur la qualité de l'accueil à bord. Le 5008 est la version 7 places.

LxLxH (m) : 4,45 x 1,84 x 1,62

+ Comportement, confort, moteurs performants et sobres

- Tarifs pas donnés, détails d'ergonomie

Confort



Équipements de série

- Access : 6 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, clim manuelle, ESP, feux de jour à led, jantes 17", radio 6 HP écran LCD, reconnaissance des panneaux, régulateur-limiteur de vitesse, rétros électriques et dégivrants, volant cuir.

- Active : + alerte changement de voie, clim bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, écran capacitif 8", radar de recul, rétro intérieur électrochromatique.

- Allura : + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, freinage d'urgence en ville, gestion auto des feux de route, jantes 18", Mirror Screen, navigation 3D connectée (SOS, maintenance, trafic), radar de stationnement avant, rétros rabattables électriquement, sellerie TEP, surveillance d'angle mort.

- GT Line : + phares full led.

- GT : + hayon mains-libres, jantes 19", sellerie TEP/Alcantara.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé (Active)	400
▪ Advanced Grip Control (anticollatage optimisé, contrôle de vitesse en descente, jantes 18" avec pneus Mud & Snow) (gratuit sur GT)	
- Active	810
- Allura et GT Line	410
▪ Boîte auto EAT6 (BlueHDi 120 et 1.2 PureTech sauf Access)	1 600
▪ Hayon mains libres (Allura, GT Line, GT)	450
▪ i-Cockpit Amplify (Allura, série GT Line et GT)	300
▪ Pack City	
- Active (radar de stationnement AV, caméra de recul)	700
- Allura, GT Line, GT (stationnement semi-auto, caméra 360°)	500
▪ Pack Cuir	
- Allura (cuir Claudia)	900
- GT Line (cuir Nappa, Pack électrique et Massage)	2 500
- GT (cuir Nappa, Pack électrique et Massage)	2 000
▪ Pack Drive Assist (freinage d'urgence auto, alerte collision, régulateur de vitesse intelligent)	
- Active	700
- Allura, GT Line, GT	400
▪ Pack électrique (sièges AV électriques à mémoires côté conducteur, sièges AV chauffants) (Allura, GT Line)	900
▪ Peinture métallisée/nacrée et vernis coloré	640/830
▪ Phares full LED (Allure)	1 200
▪ Système Hi-Fi Focal (10 HP 515 W) (Allura, GT Line, GT)	850
▪ Toit ouvrant panoramique	
- Allura, GT	1 400
- GT	1 200

PORSCHE

Macan



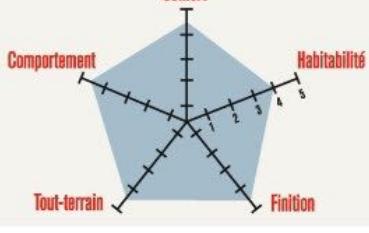
Le Macan chamboule le marché des SUV compacts haut de gamme. Il marie la polyvalence d'un Cayenne et la sportivité d'un coupé Cayman.

LxLxH (m) : 4,68 x 1,92 x 1,62

+ Performances, comportement, présentation

- Tarifs, options nombreuses et chères

Confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Macan	252	15	58 835
S	340	23	64 355
GTS	360	25	77 555

▪ Active : Access + 2 100 €

▪ Allura : Active + 2 750 € (non dispo 1.6 BlueHDi 100)

▪ GT Line : Allura + 2 100 €

- 5008 (version 7 places) : 3008 + 2 000 € (800 € sur Access)

* Style : Active + 600 € (BlueHDi 75), 200 € (BlueHDi 100), 700 € (PureTech 82)

* Allura : Style + 1 750 € (BlueHDi 100), 1 250 € (PureTech 82)

Turbo	400	29	87 350
Turbo Pack Performance	440	33	94 970
VE S Diesel A4X4	258	16	63 755

Équipements de série

- Macan, S et S Diesel : 6 airbags, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, essuie-glaces auto, ESP, hayon élec, jantes 18", multimédia écran tactile 7", rétros ext chauffants et rabattables élec, siège AV conducteur élec. 8 directions, syst. audio 11 HP 235 W, mu écran tactile couleur 7 pouces.
- Turbo : S + jantes 19", suspensions pneumatiques, phares bixénon dynamiques, commande des feux de croisement asservie à la vitesse, sièges Sport AV 18 directions, pack Mémoire siège conducteur, pack Intérieur Aluminium brossé, sellerie cuir, navigation, syst. hi-fi Bose Surround Sound System 14 HP 545 W.

Options (€)

Alerte de franchissement de ligne	588
Assistance angle mort	588
Bose Sound System	1 188
Caméra de recul + assistance parking	1 320
Climatisation trois zones	372
Jantes de 19 pouces à 21 pouces	de 360 à 3 980
Pack Cuir	1 560
Pack Sport Chrono	1 080
Peinture métallisée	900
Phares bixénon avec éclairage dynamique (sauf Turbo)	1 572
Porsche Active Management avec module navigation (série Turbo)	2 976
Porsche Active Suspension Management (série Turbo)	1 164
Porsche Dynamic Light System Plus : ajustage automatique des feux de route selon la situation et reconnaissance des intersections	486
Porsche Entry and Drive (accès et démarrage sans clé)	708
Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	1 500
Régulateur de vitesse / actif	516 / 1 368
Sièges Sport adaptatifs avec pack Mémoire 18 réglages (série Turbo)	1 800
Surround Sound System	de 3 600 à 4 788
Suspension pneumatique	de 1 488 à 2 652
Toit panoramique	1 620

Cayenne

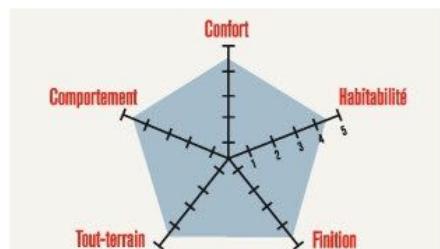


Nouvelle génération

Lancé fin 2017, le Cayenne 3^e du nom reprend le châssis de la Panamera. Il reste le plus sportif des SUV et soigne encore son accueil.

LxLxH (m) : 4,92 x 1,98 x 1,70

- Comportement bluffant, finition impeccable, habitabilité
- Consommation, prix, options trop nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Cayenne	340	24	77 184
S	440	34	94 464
Turbo	550	47	141 744

Équipements de série

- Base : 6 airbags et genoux conducteur/passager, audio 10 HP 150 W, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, hayon élec, jantes 19", phares led, radars de station, AV/AR, régulateur/limiteur, rétros élec., dégivrants et rabattables, sellerie cuir partielle, sièges élec. (8 directions).
- S : + suspensions adaptatives.
- Turbo : + audio Bose 14 HP 710 W, jantes 21", peinture métallisée, phares led adaptatifs, rétros int. et ext. photo, sellerie cuir, sièges AV/AR chauffants, sièges sport adaptatifs (18 directions), suspension pneumatique.

Options (€)

Accès sans clé	1 104
Audio Bose (base et S)	1 362
Audio Burmester 3D (base, S / Turbo)	5 988 / 4 626
Caméra de recul / 360°	684 / 1 428
Clim. 4 zones	828
Contrôle dynamique du châssis	3 300
Freins céramiques (base, S / Turbo)	9 012 / 6 012
Freins traités au carbone de tungstène (base et S, série Turbo)	3 000
Pack Sport Chrono	1 104
Peinture métallisée (série sur Turbo)	1 068
Phares led adaptatifs (série sur Turbo)	900
Phares led matriciels (base, S / Turbo)	1 968 / 1 068
Régulateur de vitesse adaptatif	1 716
Roues arrière directrices	2 064
Sellerie cuir unie/bicolore (base et S)	3 324 / 3 924
Sellerie cuir bicolore (Turbo)	600
Sièges élec. (14 directions) à mémoires (base et S)	1 620
Sièges sport adaptatifs (18 directions) (base et S)	2 004
Surveillance des angles morts	780
Suspensions adaptatives (base)	1 560
Suspensions pneumatiques (base/S)	3 714 / 2 154
Système de vision nocturne	2 232
Toit ouvrant panoramique	2 028

RENAULT

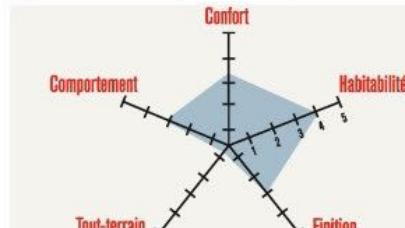
Captur



Restylé début 2017, le Captur améliore sa copie en finition et en équipement. Il pêche encore au chapitre du confort.

LxLxH (m) : 4,12 x 1,77 x 1,56

- + Polyvalence, moteur essence TCe, prix
- Qualité des matériaux, confort des suspensions



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
TCe 90 Life	90	5	17 400
TCe 120 Zen A4X4	120	6	20 200
dCi 90 Life	90	4	19 900
dCi 110 Intens	110	5	25 100
Zen : Life + 1 900 €			
Intens : Zen + 2 100 €			
Initiale Paris : Intens + 3 400 € (non dispo TCe 90)			

Équipements de série

- Life : 4 airbags, banquette coulissante, contrôle pression des pneus, ESP, vitres élec. AV/AR, régulateur-limiteur de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants.
- Zen : + Bluetooth, clim. man., jantes alliage 16 pouces, radio MP3 avec écran tactile 7".

- Intens : + accès et démarrage sans clé, aide au parking AR, clim. auto., allumage automatique des essuie-glaces et des feux, jantes alliage 17", Medianav Evolution avec 7", peinture bi-ton, phares AV full led, rétros rabattables électriquement, volant cuir.

- Initiale Paris : + sellerie cuir Nappa, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts, système de stationnement semi-automatique avec radars AV/AR, système R-Link Evolution.

Options (€)

Boîte auto EDC (TCe 120, dCi 90 sauf Life)	1 500
Pack City : aide au parking AR, rétros rabat. électriquement (Zen)	450
Pack City Plus : aide au parking AV, caméra de recul (Intens)	350
Pack Confort : clim. réguép., capteurs pluie/luminosité (Zen)	450
Pack Easy : accès et démarrage sans clé (Zen)	250
Pack Techno : multimédia R-link, stationnement semi-automatique avec radars AV et caméra de recul, surveillance d'angles morts (Intens)	1 150
Pack Techno & Bose Sound System (Intens)	1 650
Pack Visibilité : phares full led, antibrouillard led actifs (Zen)	800
Peinture métallisée/spéciale	540/720
Peinture bi-ton (Zen)	400
Radio Connect R&Go avec support téléphone (Life)	350
Sellerie cuir et sièges avant chauffants (Intens)	1 200
Système Media Nav Evolution (écran tactile 7", GPS, Bluetooth) (Zen)	350
Système R-Link Evolution (Intens)	650
Système R-Link Evolution & Bose sound system (Intens)	1 150
Toit en verre fixe (Intens, Initiale Paris)	400

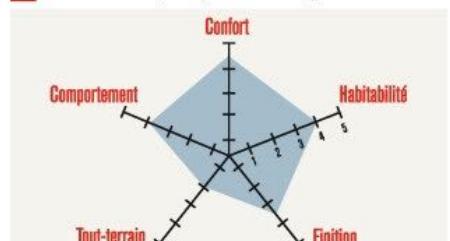
Kadjar



Frère jumeau du Nissan Qashqai, le Kadjar se fait apprécier pour son bon confort et son habitabilité. Il manque d'un caractère plus affirmé.

LxLxH (m) : 4,45 x 1,84 x 1,60

- + Confort de haut niveau, diesel discret, prix intéressant
- Finition décevante, manque de caractère, prise de roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Energy TCe 130 Life	130	7	24 800
Energy TCe 165 Intens	165	9	31 100
Energy dCi 110 eco² Life	110	5	26 900
Energy dCi 130 Zen A4X4	130	7	30 300

- Zen : Life + 2 000 €

- Intens : Zen + 2 700 €

Équipements de série

- Life : 6 airbags, ESP, contrôle pression pneus, clim. man., autoradio CD MP3 4HP, jantes 17", multimédia écran 7 pouces, régul./lim. vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, alerte franchissement de ligne, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto bizona, feux de route auto, radar de recul, rétros rabattables.

- Intens : + aide au stationnement, AV, caméra de recul, détecteur d'angles morts, freinage auto d'urgence en ville, jantes 19", multimédia R-Link 2, stationnement semi-auto, phares avant full LED, sellerie mixte.

Options (€)

▪ 4WD (sur dCi 130 sauf Life)	2 000
▪ Boîte à variation continue X-tronic (dCi 130 Intens)	1 600
▪ Boîte robotisée EDC (dCi 110 sauf Life)	1 600
▪ Bose sound system (Intens)	600
▪ Caméra de recul et radars AV/AR (Zen)	400
▪ Extended grip	250
▪ Jantes alliage 18" (Zen / Intens)	500/200
▪ Pack cuir (Intens)	1 600
▪ Pack R-Link 2	800
▪ Peinture métallisée / spéciale	620/820
▪ Toit panoramique et rétro int. photosensible (Zen et Intens)	600

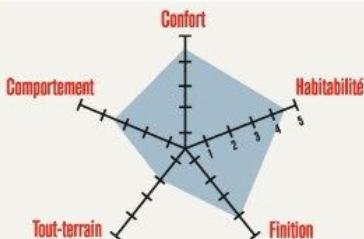
Koleos



Étroitement dérivé du X-Trail, le Koleos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

Lx l x h (m) : 4,45 x 1,84 x 1,60

- + Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée
- Pas de 3^e rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Energy dCi 130 Life 4x2 AJ4X4	130	7	30 800
Energy dCi 175 Zen X-Tronic 4x2	175	10	36 400
Energy dCi 175 Zen 4x4	175	10	36 700
Energy dCi 175 Intens X-Tronic 4x4	175	10	41 500

- Zen : Life + 2 600 €
- Intens : Zen + 3 100 €
- Initiale Paris : Intens + 2 400 € (uniquement dCi 175)

Equipements de série

- Life : 6 airbags, alerte au changement de voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizona, détecteur de luminosité, jantes 17", rétros ext. élect., régul./lim. de vitesse.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizona, interfaces smartphone, multimédia R-Link 2 avec écran tactile 7" nav. Europe, radars de station. AV/AR, rétros ext. dégivrants, sellerie simili-cuir/tissu.
- Intens : + caméra de recul, feux de route auto, jantes 18", multimédia écran 8,7", phares full led, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants, surveillance des angles morts.
- Initiale Paris : + hayon électrique mains libres, jantes 19", sièges avant ventilés, sellerie cuir Nappa, stationnement semi-auto, système audio Bose 12 HP.

Options (€)

▪ Jantes 18" (Zen/V19" (Intens)	500/600
▪ Pack City (hayon mains libres, station. semi-auto) (sauf Life et Zen)	770
▪ Pack Hiver (volant et pare-brise chauffants)	
▪ - Zen (sièges avant chauffants)	400
▪ - Intens et Initiale Paris (sièges arrière chauffants)	400
▪ Peinture métallisée/spéciale	740/940
▪ Radar/caméra de recul (Zen)	300/800
▪ Système audio Bose 12 HP	800
▪ Toit ouvrant panoramique (non dispo Life)	1 200

SEAT

Arona



Ateca



Ateca

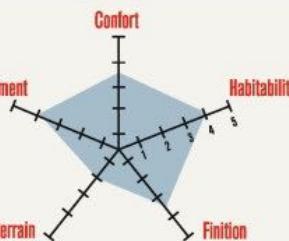


Premier SUV Seat, l'Ateca repose sur les dessous du Tiguan. Technologique, il offre un rapport prix/équipement bien étudié.

Lx l x h (m) : 4,37 x 1,84 x 1,62

+ Prix/équipement, technologies, comportement rigoureux

- Modularité limitée, intérieur austère, suspensions fermes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI Reference	95	5	16 500
1.0 EcoTSI Style AJ4X4	115	6	19 415
1.5 TSI FR	150	8	24 095
1.6 TDI Reference	95	5	19 100
1.6 TDI Style	115	6	22 015
▪ Style : Reference + 2 195 €			
▪ Excellence : Style + 2 600 €			

Equipements de série

- Reference : 6 airbags, audio 4 HP, ESP, clim. manu., écran multimédia 5", freinage d'urgence auto en ville, jantes acier 16", limiteur de vitesse, rétros ext. élect.
- Style : + audio 6 HP, feux de jour à led, jantes alliage 16", écran multimédia 8", interfaces smartphone, régulateur de vitesse.
- Excellence : + accès et démarrage sans clé, clim. auto bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, navigation Europe, radar de recul, rétros ext. rabattables élect. et dégivrants, rétro. int. photosensible.

Options (€)

▪ Boîte auto DSG7 (1.0 EcoTSI 115)	1 330
▪ Pack BeatsAudio (6 HP 300 W, roue de secours 18") (sauf Reference)	500
▪ Pack Connectivity+(nav. Europe 3D, chargeur à induction) (Style)	500
▪ Pack Easy	
▪ - Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif)	450
▪ - Excellence (régulateur adaptatif)	200
▪ Pack full led (phares led, feux de route auto) (non dispo Reference)	600
▪ Pack Sentinel (alerte angles morts, assistant sortie de stationnement AIR)	
▪ - Style (+ rétros ext. électriques et dégivrants)	350
▪ - Excellence	350
▪ Pack Vision +	
▪ - Style (radars de stat. AV/AR, stat. semi-auto, caméra de recul)	750
▪ - Excellence (radar de stat. AV, stat. semi-auto, caméra de recul)	550
▪ Peinture métallisée	500
▪ Sellerie Alcantara/similicuir	300
▪ Spring Pack (clim. auto bizona, rétros ext. rabattables et dégivrants, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photo.) (Style)	550
▪ Toit contrasté	400

Equipements de série

- Reference : 6 airbags, airbag genoux conducteur, antibrouillards, Bluetooth, climatisation manuelle, contrôle de stabilité (ESP), détecteur de fatigue, feux de jours à LED, freinage d'urgence en ville, Isofix, jantes alliage 16", limiteur de vitesse, ordinateur de bord, système multimédia écran tactile 5" avec lecteur carte SD et streaming audio, rétros électriques, start/stop, volant cuir multifonction.

- Style : + accès sans clé, caméra de recul avec aide au stationnement AR, climatisation auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, GPS Europe avec écran tactile 8", lecteur CD/MP3, prises USB/AUX-IN et 2 lecteurs de cartes SD, jantes 17", MirrorLink avec Android Auto et Apple Carplay, projecteurs full LED, régulateur de vitesse, rétros extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, rétro intérieur electrochromatique.

- Excellence : + caméra 360°, chargeur smartphone par induction, Driving Experience (4 modes de conduite et fonctionnalités OffRoad sur 4Drive), hayon électrique à ouverture mains libres, jantes 18", sièges ergonomiques en Alcantara, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

▪ Alarme290
▪ Boîte auto DSG (7 sur 1.4 TSI 150 4x2 et 6 sur 1.4 TSI 150 4x4)	1 600
▪ Caméra 360° (Style)550
▪ Chauffage stationnaire (sauf Reference)950
▪ Climatisation auto bi-zone (Reference)465
▪ Connectivity Box : chargeur par induction et amélioration de la réception téléphone dans l'habitacle (Style)200
▪ Crochet d'attelage électrique790
▪ DéTECTEUR angle mort et circulation en marche AR (sauf Référence)380
▪ Drive Assist (feux de route auto/maintien dans la voie) (Style, Excellence)350
▪ Drive Assist Advanced : Drive Assist + reconnaissance des panneaux,	

régulateur de vitesse adaptatif, assistant conduite en embouteillages (Style et Xcellence)	565
Driving Experience : 4 modes de conduite (Style, série sur 4drive)	195
Éclairage d'ambiance intérieur (Style, série du Xcellence)	175
Hayon électrique (Style)	350
Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style)	490
Pack Confort : clim auto bi-zone, régulateur de vitesse (Référence)	390
Pack Hiver : sièges AV et buses de lave-glace chauffants, lave-phares	375
Pack Navigation Easy Connect Pro : écran tactile 8", GPS 3D, reconnaissance vocale, lecteur CD/MP3, 2 ports USB, AUX-IN, 2 lecteurs cartes SD et Seat sound system (Style et Xcellence)	911
Pack Xclusive : jantes alliage 19", sellerie cuir avec Pack Hiver (Xcellence)	1840
Parabrisa chauffant (sauf Référence)	180
Park Assist : système de stationnement semi-auto (sauf Référence)	380
Peinture vernie/métallisée	205/595
Plancher de coffre à double fond	135
Radars de stationnement arrière (Référence)	200
Régulateur de vitesse adaptatif (sauf Référence)	180
Rétros dégivrantes et rabattables électriquement (Référence)	200
Roue de secours temporaire	110
Seat Sound System (sauf Référence)	250
Sellerie cuir noir avec Pack Hiver (Style/Xcellence)	1 200/900
Siège conducteur électrique (sauf Référence)	300
Toit panoramique	1 100

ŠKODA

Karoq

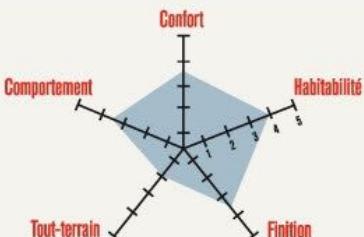


Nouveau modèle

Le remplaçant du Yeti, lancé fin 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque de personnalité.

L x l x h (m) : 4,38 x 1,84 x 1,62

- + Modularité/fonctionnalité, comportement, 4x4 disponible
- Manque de personnalité, mouvements de caisse



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI Ambition	116	6	25 790
1.5 TSI Ambition 4x4	150	8	27 790
1.6 TDI Ambition	116	6	28 790
2.0 TDI Ambition	150	8	32 890

- + Style : Ambition +3 300 €

Equipements de série

- Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès et démarrage sans clé, audio 8 HP, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes 17", nav. écran 8", radar de recul, régul./lim. vitesse, rétros dégivrantes et rabattables, services connectés 1 an.
- Style : + caméra de recul, hayon élec. mains libres, jantes 18", phares full led adaptatifs, radars stat. AV/AR, régul. adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, siège conducteur élec., sièges avant chauffants, surveillance angles morts.

Options (€)

Aide au maintien dans la voie	390
Boîte auto DSG7	1 800
Feux de route automatiques	200
Hayon électrique mains libres (Ambition)	610
Navigation 3D Europe écran 9,2"	1 350
Pack Assistance route (aide au maintien dans la voie, surveillance des angles morts, régul. avec fonction embouteillage)	
- Ambition	1 050
- Style	390
Pack Phares full led adaptatifs (Ambition)	1 100
Prise 230 V et port USB	200
Peinture métallisée/premium	470/990
Recharge smartphone par induction	290
Sellerie cuir (Style)	245
Sellerie cuir/Alcantara (Ambition)	1 280
Sièges Varioflex (série Style)	450
Stationnement semi-automatique (Ambition/Style)	640/330
Système audio Canton	380
Toit panoramique ouvrant	1 100

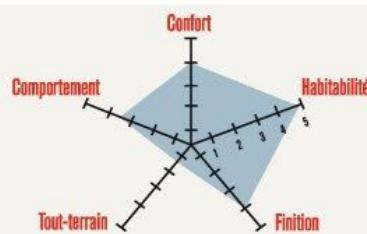
Kodiaq



Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

L x l x h (m) : 4,70 x 1,88 x 1,66

- + Rapport prix/équipement, excellente habitabilité, confort
- Comportement peu dynamique, diesel sonore, performances



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 TSI Active	125	7	24 950
1.4 TSI Ambition DS66	150	8	31 350
1.4 TSI Ambition 4x4	150	8	31 750
1.4 TSI Ambition DS66 4x4	150	8	33 350
1.4 TSI Style DS66	150	9	35 450
1.4 TSI Style DS66 4x4	150	9	37 450
2.0 TDI Active 4x4	150	8	32 050
2.0 TDI Ambition DSG7	150	8	34 950
2.0 TDI Ambition 4x4	150	8	35 350
2.0 TDI Ambition DS67 4x4	150	8	36 950
2.0 TDI Style DS67	150	8	39 050
2.0 TDI Style 4x4	150	8	39 450
2.0 TDI Style DS67 4x4	150	8	41 050
2.0 TDI Ambition DS67 4x4	190	8	38 150
2.0 TDI Style DS67 4x4	190	11	42 250

Équipements de série

- Active : 7 airbags, Bluetooth, clim. manuelle, contrôle de la pression des pneus, ESP, Isofix, jantes 17", ordinateur de bord, radar de stationnement arrière, radio 4HP écran 6,5" avec USB, Aux In et SD, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. électriques et dégivrantes, Smartlink (Mirrorlink, Android Auto et Apple CarPlay), volant multifonction.
- Ambition : + appel d'urgence, clim. automatique bi-zone, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, navigation sur écran tactile 8", radar de stationnement avant, reconnaissance des panneaux, rétros ext. rabattables, rétro. int. photosensible.

Style : + accès et démarrage sans clef, caméra de recul, hayon électrique mains libres, jantes 18", phares full led adaptatifs, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, siège conducteur électrique à mémoires, sièges avant chauffants, surveillance des angles morts.

Options (€)

3 ^e rangée de sièges	980
Accès et démarrage sans clef (Ambition)	190
Assistant au maintien dans la voie (non dispo Active)	390
Assistant au stationnement (non dispo Active)	330
Caméra de recul + feux arrière full led (Ambition)	500
Caméra 360°	
- Ambition (+ feux arrière full led)	900
- Active	410
Climatisation automatique	
- bi-zone (Active)	500
- tri-zone (autres)	270
Démarrage sans clef (Active)	230
Feux de route automatiques (non dispo Active)	195
Hayon électrique mains libres (Ambition)	600
Modes de conduite (non dispo Active)	110
Modes de conduite + mode offroad (non dispo Active)	190
Navigation sur écran tactile 8"	
- Amundsen 2,5 D (Active)	490
- Columbus 3D avec commande vocale (autres)	1 100
- Columbus 3D avec commande vocale, hotspot, recharge de smartphone par induction (autres)	1 900
Pack Style + : clim. tri-zone, banquette rabattable depuis coffre, jantes 19", sièges AV ventilés et électriques à mémoires côté conducteur (Style)	1 550
Peinture métallisée	550
Phares full led adaptatifs (Ambition)	1 060
Radars de stationnement arrière (Active)	310
Régulateur de vitesse adaptatif (Ambition)	280
Sellerie cuir (Style)	240
Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur (Style)	500
Sièges avant ventilés en cuir perforé (Style)	710
Surveillance des angles morts (Ambition)	570
Suspensions pilotées avec modes de conduite (non dispo Active)	1 050
Système audio Canton (non dispo Active)	390
Toit panoramique ouvrant (non dispo Active)	1 100

SSANGYONG

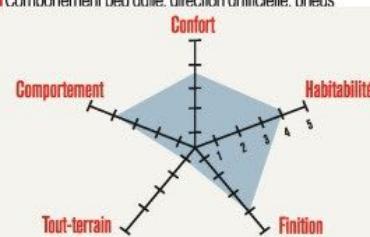
Tivoli



Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Existe en version allongée XLV.

L x l x h (m) : 4,20 (4,44) x 1,80 x 1,59

- + Prix attractif, équipement riche, bonne habitabilité
- Comportement peu aisé, direction artificielle, ondes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
160 e-XGi Urban	115	7	17 490
160 e-XGi Luxury	115	7	21 490
160 e-XDi Urban	115	6	19 490
160 e-XDi Sport	115	6	22 490
160 e-XDi Luxury	115	6	23 490
XLV 160 e-XDi Sport	115	6	23 990

Équipements de série

- **Urban :** 6 airbags, aide au démarrage en côte, clim manuelle, contrôle de stabilité, contrôle actif du roulis, contrôle de la pression des pneus, fonction Bluetooth, ordinateur de bord, prise USB, radio CD MP3 4 HP, régulateur de vitesse, rétroflecteurs ext. élect., et dégivrants, vitres électriques, jantes alliage 16 pouces.
- **Sport :** + airbag genoux conducteur, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, clim auto bizona, détecteur de pluie et de luminosité, écran tactile 7 pouces, prise HDMI, jantes alliage 18 pouces, rétroflecteurs ext. rabattables électriquement, rétro int. photosensible.
- **Luxury :** + jantes alliage 18 pouces, phares HID, radars de stationnement AV/AR, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, système de navigation Tom Tom, toit ouvrant.

Options (€)

▪ Boîte auto.....	1 500
▪ Peinture métallisée	490
▪ Safety Pack : alerte anti-collision, freinage d'urgence auto, aide active au maintien dans la voie, feux de route auto, reconnaissance des panneaux	750
- Sport (160 e-XDi BVM)	1 200
- Luxury	650
- XLV 160 e-XDi Sport.	1 800

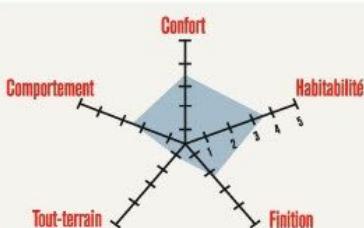
Korando

Le modèle compact du constructeur coréen est abouti. Il offre un équipement complet et un bon rapport qualité/prix.

L x l x h (m) : 4,41 x 1,83 x 1,71

+ Rapport qualité/prix, volume de coffre, garantie

- Insonorisation, manque de souplesse moteur, direction collante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
220 e-XDi Pack Sport 2WD	178	10	25 990
220 e-XDi Pack Sport 4WD AJ4X4	178	10	27 490
220 e-XDi Pack Sport BVA	178	10	28 490

Équipements de série

- **Pack Sport :** 6 airbags, contrôle actif du roulis, contrôle de la pression des pneus, aide au démarrage en côte, ESP, accès et démarrage sans clé, allumage auto des phares et des essuie-glace, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique, essuie-glace dégivrants, feux de jour à LED, GPS TomTom, Isofix, jantes alliage 18 pouces, ordinateur de bord, prises USB et HDMI, radar de recul, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, radio mp3 avec écran tactile 7", sièges avant chauffants.

Options (€)

▪ Peinture métallisée	500
-----------------------------	-----

SUBARU

SWB Croissy
Marne la Vallée

Véhicules neufs & Occasions

01 64 68 40 00

croissy@subaru.fr

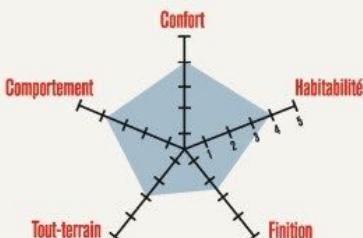
Forester

Plus grande, plus habitable, la quatrième génération du Forester s'embourgeoise, mais perd aussi de son charme.

L x l x h (m) : 4,59 x 1,79 x 1,73

+ Luminosité, habitabilité AR, sobriété, comportement routier

- Monte pneumatique, volume de coffre, design intérieur



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0 i Premium Eyesight BVA7 Lineart. 8	150	8	31 990
2.0 XT Exclusive Lineart. 8	240	15	44 990
2.0 D AJ4X4	147	8	31 990

- Premium : base + 3 000 €
- Luxury : Premium + 3 000 €
- Exclusive : Luxury + 3 000 € (2.0i) et 1 000 € (2.0D)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, audio CD 4 HP, clim. auto, ESP, jantes 17", rétroflecteurs ext. dégivrants, sièges AV chauffants.
- Premium : + audio CD 6 HP, caméra de recul, clim. auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, rétroflecteurs ext. rabattables élect., siège conducteur élect. 8 dir., rég. vitesse.
- Luxury : + accès/démarrage sans clé, toit ouvrant élect., nav., sellerie cuir.
- Sport Exclusive : Premium + accès/démarrage sans clé, jantes 18", toit ouvrant élect., navigation, sellerie cuir.
- Sport XT Exclusive : Premium + jantes 18", toit ouvrant élect., sièges tissu/cuir, nav., Harman Kardon 8 HP.

Options (€)

▪ Boîte auto	
- Lineartronic 6 (2.0i)	1 000
- Lineartronic 7 (2.0D)	3 000
▪ Navigation (Base et Premium)	1 250
▪ Peinture métallisée	610
▪ Sellerie cuir	2 100

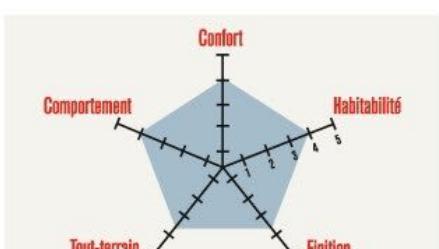
Outback

L'Outback est un grand break à caractère familial. Il reste néanmoins parfaitement adapté à un usage montagnard.

L x l x h (m) : 4,77 x 1,78 x 1,60

+ Habitabilité, transmission réactive et efficace

- Comportement pataud, finition décevante, malus



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.5i Premium Eyesight BVA7 Lineart.	173	10	38 990
2.5i Luxury Eyesight BVA7 Lineart.	173	10	41 990
2.5i Exclusive Eyesight BVA7 Lineart.	173	10	44 990
2.0D Premium	150	8	41 990
2.0D Luxury Eyesight BVA7 Lineart. AJ4X4	150	9	46 990
2.0D Exclusive Eyesight BVA7 Lineart.	150	9	49 990

Équipements de série

- Premium : 7 airbags, radio CD-mp3 6 HP, accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim. auto bizona, détecteurs pluie/luminosité, jantes 17", rég. vitesse, rétroflecteurs ext. élect./dégivrants/rabattables, sièges AV chauffants, siège conducteur élect., nav., toit ouvrant, peinture métallisée.
- Premium Eyesight : + alerte de franchissement de ligne, freinage anticollision et régulateur de vitesse autodéfini.
- Luxury Eyesight : + sellerie cuir, siège passager électrique.
- Exclusive Eyesight : + jantes 18", nav., audio Harman Kardon 12 HP.

Options (€)

▪ Peinture métallisée	610
▪ Sellerie cuir (Premium)	2 100

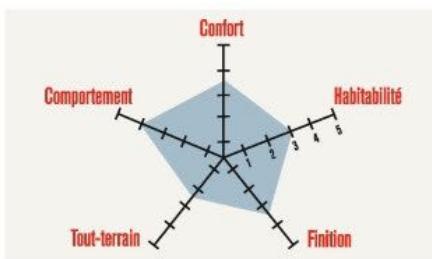
XV

Crossover compact, le XV propose un style plus acéré que l'Impreza. On note l'arrivée d'un petit boxer 1.6 essence de 114 ch.

L x l x h (m) : 4,45 x 1,78 x 1,57

+ Tenue de route/confort, habitabilité, consommation modérée

- Reprises à bas régime, coffre moyen, pas de diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6i Premium GPS Eyesight Lineart.	114	6	27 990
1.6i Luxury Eyesight Lineart.	114	6	29 990
2.0i Exclusive Eyesight Lineart. AJ4X4	150	9	31 990

Équipements de série

- Premium Eyesight: 7 airbags, accès/démarrage sans clef, alerte franch. de ligne, freinage anticollision, rég. vitesse adaptatif, audio 6 HP, caméra de recul, clim. auto, bizona, détecteur pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 17", navigation écran 8", phares led directionnels, rég. vitesse adaptatif, rétroviseurs rabattables et dégivrants, sièges AV chauffants.
- Luxury Eyesight: + alerte angles morts, feux de route auto, siège conducteur élect. 8 dir., sellerie cuir, toit ouvrant.
- Exclusive Eyesight: + jantes 18", palettes au volant.

Options (€)

- Peinture métallisée 610
- Sellerie cuir (Premium) 2 100

SUZUKI

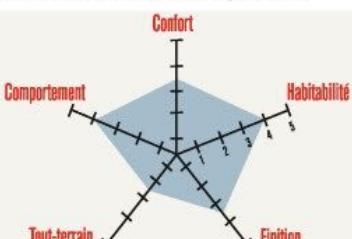
Vitara



De retour dans la gamme Suzuki, le Vitara est un SUV urbain bien placé en prix, bien équipé et plutôt polyvalent. Son diesel est rugueux.

L x l x h (m) : 4,18 x 1,78 x 1,61

- Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre accueillant
- Détails de finition, diesel sonore, banquette ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 VVT Avantage	120	6	17 590
1.6 VVT Privilège	120	6	19 490
1.6 VVT Pack	120	6	21 390
1.4 BoosterJet	140	7	22 990
1.6 DDIS Privilège	120	6	21 790
1.6 DDIS Pack AJ4X4	120	6	23 690
1.6 DDIS Pack TCSS AllGrip	120	6	27 290

Équipements de série

- Avantage : 7 airbags, ESP, aide au démarrage en côte, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, clim. manuelle, Isofix, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques, radio CD-mp3 USB 4 HP, jantes 16", vitres AV électriques.
- Privilège : + caméra de recul, clim. auto, écran tactile 7" avec fonction MirrorLink, feux de jour à LED, jantes 17", régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs dégivrants, vitres arrière électriques, volant cuir.
- Privilège AllGrip : + contrôle de vitesse en descente, régulateur de vitesse intelligent, système anti-collision.
- Pack : Privilège + accès et démarrage sans clef, allumage automatique des feux, détecteur de pluie, GPS 3D et info trafic, feux de croisement à LED, radars de station, AV et AR, régulateur de vitesse intelligent, rétroviseurs rabattables électriquement, sellerie cuir/microfibre sièges avant chauffants, système anti-collision.

S : + sellerie microfibre spécifique, kit carrosserie.

Options (€)

- AllGrip (4 roues motrices) (non displo Avantage) 2 000
- Boîte auto (Pack et Vitara S) 1 600
- Habillement planche de bord 139
- Horloge 65
- Pack baroudeur 730
- Pack Urban 660
- Peinture métallisée 530
- Peinture métallisée So'color (sauf Avantage) 850
- Sellerie cuir partiel (sauf Avantage) 1 450
- Toit ouvrant panoramique (Pack sauf Auto 1.6 VVT) 800

S-Cross

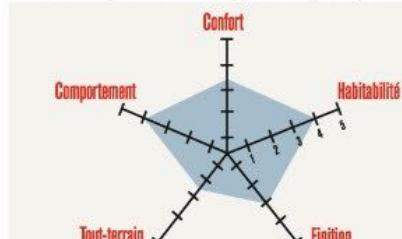


Modèle restylé

Restylé fin 2016, le S-Cross a du mal à se faire une place aux côtés du célèbre Vitara. Il est plus routier et plus familial que ce dernier.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,79 x 1,58

- Moteurs essence volontaires, équipement, habitabilité
- Bruit diesel, ambiance austère, qualité des plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 BoosterJet Avantage	111	6	19 490
1.0 BoosterJet Privilège	111	6	21 890
1.4 BoosterJet Style	140	7	25 390
1.6 DDIS Privilège	120	6	23 990
1.6 DDIS Style AllGrip	120	6	28 290
1.6 DDIS Style TCSS AllGrip	120	6	29 890

Équipements de série

- Avantage : 7 airbags, aide au démarrage en côte, Bluetooth, climatisation manuelle, contrôle de pression des pneus, contrôle de trajectoire, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, système audio 4 HP avec lecteur CD, volant multifonction.
- Privilège : + accès et démarrage sans clef, caméra de recul, climatisation

auto bi-zone, détecteur de pluie et de luminosité, interfaces MirrorLink et Apple CarPlay, jantes 17", modes de conduite (sur AllGrip), phares full led, rétros extérieurs rabattables et dégivrants, rétro intérieur électrochromatique, sièges avant chauffants, système audio 6 HP, système multimédia écran 7", volant cuir.

- Style : + freinage automatique d'urgence, info trafic, radars de stationnement avant et arrière, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, système de navigation 3D, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- AllGrip (4 roues motrices) (sauf Avantage) 2 000
- Boîte auto (1.0 Privilège et 1.4 Style AllGrip, sauf 1.6 DDIS) 1 600
- Peinture métallisée 530
- Sellerie cuir/Alcantara (sauf Avantage) 1 490

TESLA

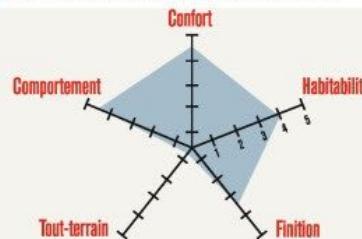
Model X



SUV 100 % électrique, le Model X procure des performances impressionnantes et des équipements électroniques à la pointe.

L x l x h (m) : 5,04 x 2,07 x 1,88

- Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus
- Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



TYPE	KWH	PA	PRIX (€)
75D	75	9	92 350
100D	100	10	111 950
P100D	100	10	151 300

Équipements de série

- 6 airbags, accès sans clef, aide au stationnement, freinage d'urgence automatique avec évitement des chocs latéraux, accès sans clef, GPS avec info trafic et Homelink, hayon mains-libres, Isofix, phares led, portes arrière électriques, radio numérique, rétros électriques, dégivrants et rabattables, surveillance des angles morts, suspension pneumatique.
- P100D : + 3^e moteur électrique, freins Brembo.

Options (€)

- Habitacle 6 places/avec console centrale 3 400/6 300
- Habitacle 7 places 4 600
- Jantes 20"/22" 3 400/6 300
- Pack climat glacial (tous sièges chauffants et volant chauffant) 1 150
- Pack Premium (porte conducteur électrique, filtration de l'air, sièges avant perforés, sellerie et garnitures en cuir, phares dynamiques à led) 5 200
- Pack remorquage 850
- Pilotage automatique (régulateur de vitesse intelligent, changement de voie intelligent et système de stationnement automatique) 5 700
- Préparation à la conduite autonome 3 400
- Son très haute fidélité 17 HP 2 900

TOYOTA

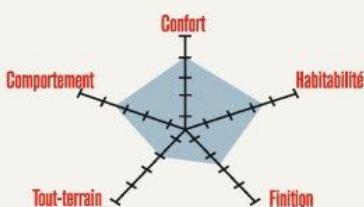
C-HR



Le C-HR vient se positionner en face des 3008 et Kadjar. Original, doté d'une finition soignée, il se distingue par son offre hybride.

L x l x h (m) : 4,36 x 1,79 x 1,55

- + Présentation soignée, équipement, places arrière préservées
- Performances hybride, visibilité 3/4 arrière, coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2T Active 2WD	116	7	23 400
1.2T Dynamic 2WD	116	7	26 400
1.2T Graphic/Distinctive 2WD	116	7	29 400
1.2T Dynamic CVT 4WD	116	7	28 500
1.2T Graphic/Distinctive CVT 4WD	116	7	31 500
Hybride 122h Dynamic	122	6	29 000
Hybride 122h Graphic/Distinctive	122	6	32 000

Équipements de série

- Active : aide au maintien dans la voie, clim. man., feux de route auto, radio CD 4 HP, rég. de vitesse intelligent, système de sécurité précollision.
- Dynamic : + caméra de recul, clim. auto bi-zone, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes 17", multimédia Toyota Touch 2 avec écran tactile 8".
- Graphic : Dynamic + accès sans clé, carrosserie bi-ton, détecteur de circulation arrière, jantes 18", rétros rabattables élec., sièges AV chauffants, stationnement semi-automatique, surveillance des angles morts.
- Distinctive : Dynamic + sellerie mi-cuir.

Options (€)

- Navigation Touch&Go 2 avec écran (Dynamic) 700
- Navigation Touch&Go Plus 2 (Graphic et Distinctive) 950
- Pack Premium (feux AV et AR à led, navigation Touch&Go Plus 2 3D avec reconnaissance vocale et services connectés, sellerie cuir, système audio JBL 9 HP) (Graphic et Distinctive) 3 000
- Peinture métallisée 620
- Radars de stationnement AR 320

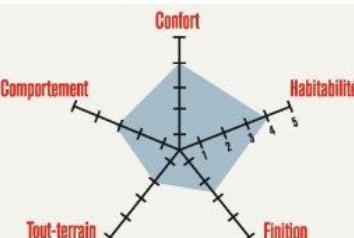
RAV4



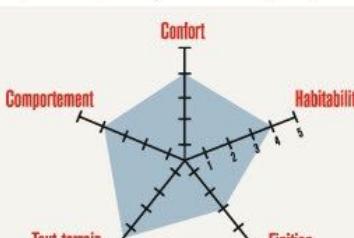
Cette version restylée de la 4^e génération de RAV4 gagne en personnalité. Surtout, elle se décline désormais en hybride.

L x l x h (m) : 4,57 x 1,84 x 1,66

- + Bonne habitabilité, comportement rassurant, confort
- Performances quelconques, plastiques durs, finition intérieure



- + Option 7 places, confort, équipement, efficacité en tout-terrain
- Comportement pataud, qualité de certains plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3 portes			
D-40 Le Cap	177	11	37 400
D-40 Life AJ4X4	177	11	42 500
D-40 Légende	177	11	46 600
D-40 Lounge	177	11	50 000
5 portes			
D-40 Le Cap	177	11	40 100
D-40 Life	177	11	45 300
D-40 Légende AJ4X4	177	11	49 900
D-40 Lounge	177	11	56 600
D-40 Lounge Pack Techno BVA	177	11	68 500

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genou conducteur, caméra de recul, contrôle de la pression des pneus, clim. manuelle, feux de jour à LED, jantes 17", ordinateur de bord, rétros électriques et dégivrants, régulateur de vitesse, système multimédia avec écran tactile 7" 6 HP.
- Tendance : + accès et démarrage sans clé, allumage auto. des phares et des essuie-glaces, clim. auto. bizona, jantes 17", rétros ext. rabattables électriquement, rétro. intérieur électrochrome.
- Dynamic Edition : + hayon électrique, phares full LED (sur Hybride).
- Lounge : + caméra 360°, jantes 18", Pack Assist (radars de stationnement AV/AR, avertisseur d'angle mort et de circulation AR), projecteurs full LED, sellerie cuir, Toyota Safety Sense (sur Hybride et VVT-i), sièges avant chauffants, siège conducteur électrique, système audio JBL 11HP (sur Hybride), système navigation Toyota Touch & Go Plus 2 (GPS 3D, reconnaissance vocale).

Options (€)

- 4x4 sur Hybride (sauf Tendance) 2 300
- Boîte auto Multidrive S (sur VVT-i Dynamic Edition) 1 500
- Caméra 360° (Design) 800
- Hayon mains-libres (Lounge) 250
- Pack Assist : radars de stationnement AV/AR, avertisseur d'angle mort et de circulation arrière (Dynamic) 600
- Pack Sécurité (Pack Assist + Pack Toyota Safety Sense)
 - Dynamic Hybride 1 700
 - Dynamic 2 300
- Pack Toyota Safety Sense (système pré-collision avec détection piéton, alerte franchissement de ligne, régulateur de vitesse adaptatif, lecture panneaux de circulation, gestion auto des feux de route)
 - Dynamic (sauf Hybride) 1 700
 - Dynamic (Hybride) 1 100
 - Design et Lounge (série sur Lounge Hybride) 700
- Peinture métallisée/nacrée 620/850
- Radars de stationnement AR (Active) 350
- Toit ouvrant (Lounge) 900
- Toyota Touch & Go 2 : système de navigation à écran tactile 7 pouces avec info trafic (série sur Lounge) 750

Land Cruiser



Modèle restylé

Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

L x l x h (m) : (3 p.) 4,48 x 1,88 x 1,83 - (5 p.) 4,76 x 1,88 x 1,84

T-Roc

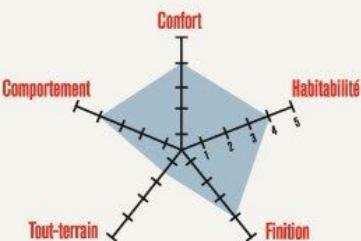


Nouveau modèle

Lancé fin 2017, le T-Roc se positionne entre un 2008 et un 3008. Il repose sur un châssis de Golf et en reprend bon nombre d'équipements.

L x l x h (m) : 4,23 x 1,82 x 1,54

- + Comportement, habitabilité, volume de coffre, style
- Nombreuses options, confort ferme, plastiques rigides



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 TSI	115	6	21 990
1.0 TSI Lounge	115	6	24 300
1.5 TSI EVO Lounge	150	8	26 200
2.0 TSI DSG7 4Motion Carat	190	11	33 890
2.0 TDI DSG7 4Motion Lounge	150	8	33 220

▪ Carat : Lounge + 2 610 € (non dispo 1.0 TSI 115)

▪ Carat Exclusive : Carat + 2 760 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alerte pression pneus, clim. manu., détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage auto en ville, jantes 16", radio 2 HP, régulateur adaptatif, rétros ext. élec. et dégivrants.
- Lounge : + clim. auto, contrôle de vitesse en descente (4Motion), multimédia avec écran tactile 8", radars de stationnement AV/AR, rétros ext. rabattables.
- Carat : + accès et démarrage sans clé, alerte d'angle mort, caméra de recul, compteurs 100% numériques 10,2", feux de route auto, interfaces Apple/Android, jantes 17", navigation Europe de l'ouest, phares à led, régulateur avec fonction embouteillage, services connectés.
- Carat Exclusive : + hayon élec., jantes 18", sellerie cuir, sièges AV chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé (base et Lounge)	420
▪ Boîte auto DSG7 (1.5 TSI 150)	1 950
▪ Châssis sport (non dispo base)	490
▪ Compteurs 100 % numériques 10,2" (non dispo base, Lounge)	540
▪ Hayon électrique	420
▪ Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge)	250
▪ Navigation Europe de l'ouest 2,5D	
- base	1 470
- Lounge	850
▪ Pack City (stationnement semi-auto, alerte d'angles morts, accès et démarrage sans clé) (Lounge)	800
▪ Pack Drive Assist (navigation Europe de l'ouest, radio 6 HP, caméra de recul, feux de route automatiques) (Lounge)	1 000
▪ Pack Techno (stationnement semi-auto, syst. audio Beats)	1 100
▪ Peinture métallisée	650
▪ Recharge smartphone par induction	450
▪ Sellerie cuir (Lounge/Carat)	2 600 / 1 670
▪ Services connectés (non dispo base)	400
▪ Stationnement semi-auto (non dispo base)	210
▪ Suspension pilotée (non dispo base)	1 440
▪ Système audio Beats 9 HP 300 W (non dispo base)	600
▪ Toit ouvrant panoramique	1 350

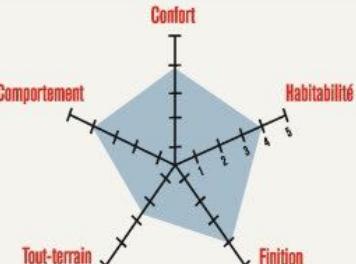
Tiguan



Entièrement renouvelé en 2016, le Tiguan se distingue par son habitabilité et ses aides à la conduite. Comportement rassurant.

L x l x h (m) : 4,43 x 1,81 x 1,70

- + Finition soignée, comportement serein, habitabilité
- Suspensions sèches, caractère diesel, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 TSI Trendline	125	7	25 990
1.4 TSI Confortline DSG6	150	8	37 260
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	180	11	42 450
2.0 TDI Trendline	115	6	30 170
2.0 TDI Confortline	150	8	33 310
2.0 TDI Confortline DSG7 4WD	190	11	42 170
2.0 Bi-TDI Carat Exclusive DSG7 4WD	240	14	50 350

- Trendline : Trendline + 3 090 € (2.0 TDI 115/150) et 5 110 (1.4 TSI 125)
- Carat : Confortline + 3 470 € (non dispo 2.0 TDI 115)
- Carat Exclusive : Carat + 2 500 € (sur 1.4 TSI et 2.0 TDI 150) et 3 510 € (sur 2.0 TSI et 2.0 TDI 190)

Équipements de série

- Trendline : 7 airbags, aide maintien dans la voie, clim. man., ESP, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto en ville, jantes 17", multimédia écran 5" avec radio CD/MP3, rég. vitesse.
- Confortline : + accès/démarrage sans clé, caméra de recul, clim. auto trois zones, feux de route auto, radars de station. AV/AR, rétros réglables/dégivrants/rabattables élec., station. semi-auto, multimédia écran 8".
- Carat : + compteurs numériques 10,2", GPS Europe, phares LED adaptatifs, régulateur adaptatif, toit ouvrant panoramique.
- Carat Exclusive : + apps, assistant sortie station., nav. 3D et disque dur 64 Go, lecteur DVD, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège cond. élec., alerte angles morts.

Options (€)

▪ 4Motion	
- 1.4 TSI 150 DSG6	1 920
- 2.0 TDI 150 (sauf Trendline) et 2.0 TDI 150 DSG7	1 500
- Affichage tête haute (sauf Trendline)	610
- Amortissement piloté (sauf Trendline)	1 165
- Boîte à double embrayage DSG7 (TDI 150 4Motion)	2 000
- Caméra 360° (sauf Trendline)	205
- Châssis sport (sauf Trendline)	205
- Ouverture coffre mains libres (sauf Trendline)	415
- Pack Drive Assist (multimédia écran 8", GPS Europe, apps, rég. adaptatif, alerte angles morts) (Confortline)	900
- Pack Exclusive (ouverture coffre mains libres, affichage tête haute, caméra 360°, sellerie cuir, système Hi-Fi Dynaudio) (Carat)	1 090
- Pack Techno (système GPS et multimédia écran 8", caméra 360°, surveillance angles morts, assistant sortie stationnement) (Carat)	1 180
- Pack Zen (siège conducteur électrique et massant, sièges AV chauffants, affichage tête haute, ouverture coffre mains libres, volant chauffant)	
- Confortline et Carat	1 330
- Peintures métallisées ou nacrées	640
- Phares à LED adaptatifs (sauf Trendline, Confortline)	1 860
- Sellerie cuir avec sièges AV chauffants et siège conducteur électrique	
- Confortline	1 950
- Carat	1 660
- Surveillance angles morts et sortie station. (série Carat Edition)	485
- Système audio Dynaudio 9 HP 400 W (sauf Trendline)	750
- Système GPS et multimédia lecteur carte SD Europe (série Carat)	

- Trendline	1 400
- Confortline	815
- Système GPS 3D et multimédia commande vocale, disque dur 64 Go, apps pour 36 mois (Google Earth, météo, actus) (série Carat Edition)	2 205
- Confortline	1 480
- Carat	1 380
- Toit ouvrant panoramique (Confortline)	

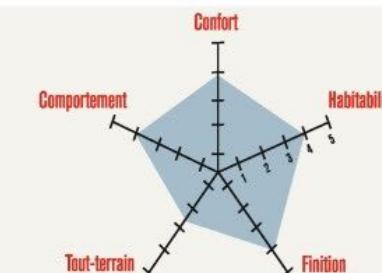
Tiguan Allspace



Déclinaison 7 places du Tiguan apparue fin 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont petites.

L x l x h (m) : 4,71 x 1,84 x 1,68

- + Finition soignée, comportement serein, habitabilité
- Prix coquet, poids sensible, places de coffre étroites



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 TSI Trendline	150	9	32 990
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	180	11	45 120
2.0 TDI Trendline	150	8	35 800
2.0 TDI Confortline DSG7 4Motion	190	11	45 210
2.0 Bi-TDI Carat Exclusive DSG7 4Motion	240	14	52 880

- Confortline : Trendline + 3 640 €

- Carat : Confortline + 2 760 € (non dispo 1.4 TSI)

- Carat Exclusive : Carat + 2 700 €

Équipements de série

- Trendline : 7 airbags, aide au maintien dans la voie, audio 8 HP, clim. man., contrôle pression pneus, détecteur pluie, ESP, freinage d'urgence auto, multimédia écran 6,5", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. élec./dégivrants, rétro. int. auto.
- Confortline : + accès/démarrage sans clé, caméra recul, clim. auto, feux de route auto, hayon élec., jantes 17", multimédia écran 8", rétros ext. rabat, station. semi-auto.
- Carat : + compteurs numériques 10,2", GPS Europe, phares led adaptatifs, toit panoramique.
- Carat Exclusive : + aide active au maintien dans la voie, apps, châssis/direction dynamiques, nav. 3D écran 9,2" 64 Go, rég. vitesse fonction embouteillage (BVA), sellerie cuir, sièges cond. élec., sièges AV chauffants.

Options (€)

▪ 4Motion (2.0 TDI 150)	1 500
▪ Affichage tête haute	630
▪ Amortissement piloté (non dispo Trendline)	1 190
▪ Audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat et Carat Exclusive)	770
▪ Boîte auto DSG6 (1.4 TSI 150) ou DSG7 (2.0 TDI 150)	2 090
▪ Caméra 360° (non dispo Trendline)	390
▪ Compteurs numériques (Confortline)	740
▪ Navigation Europe Ouest écran 8"	
- Trendline	1 440
- Confortline	840

▪ Navigation 3D écran 9,2", DD 64 Go et apps	
- Confortline	2 250
- Carat	1 520
▪ Pack Drive Assist (nav écran 8", caméra 360°, alerte angles morts) (Confortline)	1 290
▪ Pack Premium (affichage tête haute, caméra 360°, siège pass. élec., audio Dynaudio) (Carat Exclusive)	1 290
▪ Pack Techno (nav. 3D écran 9,2", caméra 360°, alerte angles morts) (Carat)	1 290
▪ Peinture métallisée	650
▪ Phares led avec gestion auto feux de route (Confortline)	1 890
▪ Sellerie cuir avec sièges cond. élec. et sièges AV chauffants	
- Confortline	1 990
- Carat	1 690
▪ Sellerie cuir avec sièges AV élec. 12 dir. et chauffants	
- Carat	2 090
- Carat Exclusive	360
▪ Side Assist	
- alerte angle morts (BVM)	500
- alerte angle morts, rég. vitesse fonction embouteillage (BVA)	500
▪ Toit panoramique (Confortline)	1 410

Touareg**Bientôt remplacé**

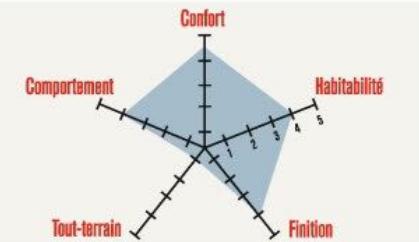
Le Touareg attend avec impatience la relève. Vieillissant, il peine de plus en plus face à une concurrence nettement rajeunie.

L x l x h (m) : 4,80 x 1,94 x 1,71

- + Présentation, offre moteur, comportement rigoureux
- Options nombreuses, consommation

Options (€)

▪ Airbags latéraux AR	385
▪ Alarme antivol Plus	360
▪ Caméra 360°	935
▪ Chargeur 6 DVD/CD dans le coffre (Carat Edition)	680
▪ Châssis Sport (sauf 4Motion)	450
▪ Chauffage programmable (sauf base)	1 315
▪ Climatisation quatre zones	975
▪ Crochet d'attelage escamotable à déverrouillage électrique	930
▪ Dynamic Light Assist	515
▪ Fonction mains libres du hayon	135
▪ Jantes alliage 20 pouces	1 290
▪ Jantes alliage 21 pouces	239
▪ Pack Mémoire Premium : siège passager et colonne de direction électrique à mémoire	675
▪ Pare-brise chauffant	505
▪ Peinture métallisée ou nacrée	1 195
▪ Sellerie cuir Nappa	1 955
▪ Sièges AV ventilés	845
▪ Sièges AR chauffants	380
▪ Suspension pneumatique classique (4Motion)	3 145
▪ Suspension pneumatique dynamique (sauf 4Motion)	3 605
▪ Système hi-fi Dynaudio 10 HP	1 605



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D4 BVA8 AWD Momentum	190	NC	45 100
T5 BVA8 AWD Momentum	247	NC	45 950

▪ R-Design : Momentum + 2 870 €

Équipements de série

- Momentum : 6 airbags + genoux conducteur, aide au maintien dans la voie, appel d'urgence, assistance manœuvre d'évitement, audio 8 HP 250 clm. auto, compteurs digitaux 12,3", contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, écran multimédia 9", ESP, freinage d'urgence auto, interfaces smartphone, jantes 18", phares led, radar de recul, rétros ext. dégivrants et rabattables, rétros ext. et int. photosensibles, sellerie cuir, syst. anti-sorbie de route actif, régulateur/limiteur de vitesses.
- R-Design : - sellerie cuir + châssis sport, éléments esthétiques R-Design, navigation 3D Europe, sellerie cuir/Nubuck.

Options (€)

▪ Climatisation auto bizona	240
▪ Dossier de banquette rabattable depuis le coffre	240
▪ Pack Accessibilité Pro (hayon élec. mains libres, accès sans clé)	1 000
▪ Pack Business Premium Sound (navigation 3D Europe, apps, système audio Harman Kardon 13 HP 600 W)	1 300
▪ Pack IntelliSafe (régulateur adaptatif, surveillance angles morts, alerte trafic en marche arrière)	1 500
▪ Pack Luxe (clim auto bizona, sièges AV élec. à mémoires côté conducteur, toit ouvrant panoramique)	
- Momentum	1 930
- R-Design	1 850
▪ Pack Park assist (caméra de recul, radars AV/AR)	600
▪ Peinture métallisée/Exclusive	1 000/1 350
▪ Phares full led directionnels	540
▪ Stationnement semi-auto	650

VOLVO

À PARTIR DE **28 900 €***

NOUVEAU VOLVO V60
VOLVOCARS.COM/FR

Actena Automobiles
www.actena.fr

56, AV. DE VERSAILLES
01 44 30 82 30
75 PARIS 16^e

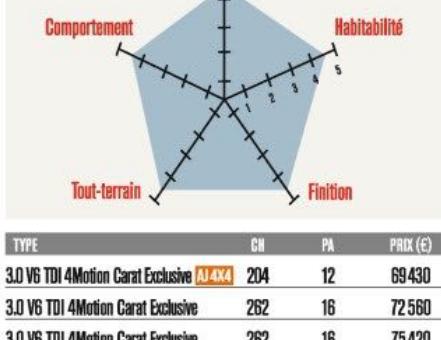
* Prix public TTC conseillé au 06/01/2011 pour un VOLVO V60 DRIVE Stop & Start 115 ch B4 Kinetic. Gamme VOLVO V60 : consommation Euromix (l/100 km) : 4,5/10,2 - CO₂ rejeté (g/km) : 119/237.

XC60

Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

L x l x h (m) : 4,69 x 1,90 x 1,66

- + Présentation chaleureuse, confort de roulement, équipement
- Boîte auto lente, coffre peu accueillant, habitabilité quelconque

**Équipements de série**

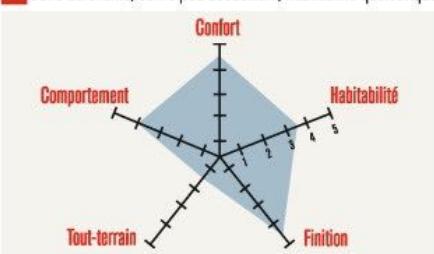
- Carat Exclusive : airbags frontaux, latéraux et rideaux + genoux conducteur, ESP, accès et démarrage sans clé, aide au stationnement avant et arrière, caméra de recul, climatisation automatique bi-zone, Bluetooth, contrôle de pression des pneus, freinage anti-collision, hayon électrique, projecteurs bi-xénon directionnels, radio MP3 8 HP 4x20 W, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges avant électriques et chauffants (avec fonction mémoire pour le conducteur), système de navigation 3D avec écran tactile 8" et disque dur 60 Go, toit ouvrant électrique panoramique coulissant/entrebaillant, volant multifonction en cuir chauffant, système de détection de fatigue du conducteur, Pack Drive Assist II (Drive Assist I + régulateur de vitesse adaptatif ACC avec fonction 'Stop & Go', assistant de changement de trajectoire, avertissement de franchissement de ligne, reconnaissance de panneaux de signalisation), jantes 19".

Nouveau modèle

Lancé fin 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L x l x h (m) : 4,43 x 1,86 x 1,66

- + Ambiance inférieure, confort de roulement, aspects pratiques
- Poids élevé, prix costaud, alertes intrusives, consommations



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
T5 BVA8 Momentum	250	15	48 500
T5 BVA8 AWD Momentum	254	15	50 900
T6 BVA8 AWD Momentum	320	20	57 400
T8 Twin Engine	320+87	18	68 300
D4 AWD Momentum A4X4	190	10	47 200
D5 BVA8 AWD Momentum	235	14	53 900

- R-Design : Momentum + 4 520 € (4 070 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 5 820 € (5 340 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 5 110 € (3 570 € sur T8 Twin Engine)

Équipements de série

- Momentum : 6 airbags + genou conducteur, aide au maintien dans la voie, assistant manœuvre d'évitement, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, écran multimédia 9", ESP, freinage d'urgence auto, interfaces smartphone, jantes 18", phares led, radar de recul, radio 10 HP 330 W, régulateur/limiteur, rétros ext. éléct. et rabattables, rétro. int. électrochromatique, sellerie tissu-simili cuir, système anti-sortie de route actif.
- R-Design : Momentum + appel d'urgence, châssis sport, compteurs numériques 12,3", éléments esthétiques R-Design, hayon éléct., jantes 19", navigation 3D Europe, radar de stationnement AV, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges sport.
- Inscription : Momentum + appel d'urgence, compteurs numériques 12,3", hayon électrique, jantes 19", navigation 3D Europe, radar de stationnement AV.
- Inscription Luxe : inscription + accès et démarrage sans clé, caméra de recul, clim. auto. 4 zones, hayon mains libres, IntelliSafe Assist (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie), IntelliSafe Surround (surveillance angles morts, alerte trafic en marche arrière), rétros ext. électrochromatiques, sièges AV éléct. à mémoires conducteur, sièges AV chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

▪ Accès et démarrage sans clé avec hayon mains libres	600
▪ Affichage tête haute couleur	1 200
▪ Banquette rabattable électriquement	430
▪ Boîte automatique Geartronic8 (D4 AWD)	1 200
▪ Caméra de recul	480
▪ Caméra 360° (toutes finitions/Inscription Luxe)	1 050/570
▪ Châssis sport	530
▪ Climatisation auto. 4 zones	660
▪ IntelliSafe Assist : régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie	1 620
▪ IntelliSafe Surround : surveillance angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière	570
▪ Pack accessibilité : accès et démarrage sans clé, hayon électrique (tous Momentum/Momentum T8)	950/900
▪ Pack City Sensus : compteurs numériques 12,3", navigation 3D Europe avec apps web, Apple CarPlay/Android Auto (tous Momentum/Momentum T8)	1 430/1 100
▪ Pack Hiver : sièges AV et buses lave-glace chauffants	400
▪ Pack Hiver Pro : sièges AR et volant chauffant, chauffage additionnel (tous Momentum/Momentum T8)	1 500/450
▪ Pack IntelliSafe Pro : IntelliSafe Assist (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie) + IntelliSafe Surround (surveillance angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière, alerte collision arrière)	1 600
▪ Pack Luxe : clim. auto. 4 zones (sauf T8), toit ouvrant panoramique, caméra de recul (non dispo Momentum)	
- tous R-Design, Inscription, Inscription Luxe	3 500
- T8 R-Design, Inscription	1 800
- tous Inscription Luxe	1 450
▪ Pack Premium Sound : radio numérique, système audio Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W, lecteur CD (non dispo T8) (tous Momentum/Momentum T8)	3 500/3 400
▪ Pack Sellerie cuir Nappa : sellerie cuir Nappa, sièges AV électriques à mémoire conducteur, maintien latéral électrique	
- Momentum, R-Design	3 680
- Inscription	2 150

▪ Inscription Luxe	1 775
▪ Peinture métallisée/exclusive	1 000/1 350
▪ Phares directionnels full led avec feux de route auto	.890
▪ Stationnement semi-auto avec radars AV/AR	
- Momentum	.800
- R-Design, Inscription, Inscription Luxe	.330
▪ Sellerie cuir avec sièges sport (sauf R-Design)	
- Momentum	1 620
- Inscription, Inscription Luxe	.360
▪ Sellerie cuir Nappa avec sièges confort ventilés	
- Momentum	3 240
- R-Design, Inscription, Inscription Luxe	.1 980
▪ Sièges AV/AR chauffants	.370/340
▪ Sièges AV massants	.690
▪ Siège conducteur électrique à mémoires (série sur T8 Twin Engine Inscription et Inscription Luxe)	.780
▪ Siège passager électrique	.500
▪ Suspension pneumatique avec amortissement piloté (série sur T8 Twin Engine Inscription et Inscription Luxe)	2 300
▪ Système audio Bowers & Wilkins 19 HP 1 400 W	3 100
▪ Toit ouvrant panoramique (série sur T8 Twin Engine sauf Momentum)	1 600

XC90

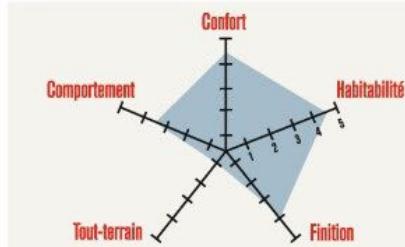


Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

LxLxH (m) : 4,95 x 2,01 x 1,78

+ Ambiance à bord, équipement de sécurité, confort

- Direction peu informative, détails de finition, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D4 BVA8 Momentum 5 places A4X4	190	10	59 200
D5 BVA8 AWD Momentum 5 places	235	14	63 000
T6 BVA8 AWD Momentum 7 places	320	20	71 100
T8 TE BVA8 AWD Momentum 7 places	320+87	18	81 500
T8 TE BVA8 AWD Excellence 4 places	320+87	18	124 500

- R-Design/Inscription : Momentum + 6 650 € (5 950 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 6 010 € (4 610 € sur T8 Twin Engine)

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D4 BVA8 Momentum 5 places A4X4	190	10	59 200
D5 BVA8 AWD Momentum 5 places	235	14	63 000
T6 BVA8 AWD Momentum 7 places	320	20	71 100
T8 TE BVA8 AWD Momentum 7 places	320+87	18	81 500
T8 TE BVA8 AWD Excellence 4 places	320+87	18	124 500

- Momentum : 6 airbags + genou conducteur, aide au maintien dans la voie, aide au démarrage en côte, alerte vigilance conducteur, Bluetooth, clim. auto. bi-zone, compteurs numériques 12,3", contrôle de la pression des pneus, contrôle de roulis, contrôle de vitesse en descente, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, feux de route adaptatifs, hayon électrique, interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 19", navigation 3D Europe, phares led, radars de stationnement AV/AR, radio Volvo 10 HP 330 W, reconnaissance des

panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. électriques et rabattables, rétro. int. électrochromatique, système anti-collision avec freinage autonome, détection piétons et assistant manœuvre d'évitement, système de détection de sortie de route avec action sur le volant et les freins, système multimédia par écran tactile 9" avec apps web, lecture SMS et commande vocale.

▪ R-Design : Momentum + accès sans clef, appel d'urgence et d'assistance (Volvo On Call), éléments d'habitacle et de carrosserie spécifiques, feux de route auto, hayon électrique mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, rétros ext. électrochromatiques, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges sport, sièges AV électriques à mémoire conducteur et chauffants,

▪ Inscription : Momentum + accès sans clef, appel d'urgence et d'assistance (Volvo On Call), feux de route auto, hayon électrique mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, rétros ext. électrochromatiques, sièges AV électriques à mémoire conducteur et chauffants.

▪ T8 Twin Engine R-Design/Inscription : R-Design/Inscription + chauffage additionnel programmable, clim. auto. 4 zones et 3^e rangée, toit ouvrant panoramique.

▪ Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sellerie cuir Nappa, sièges AV massants, toit ouvrant panoramique.

▪ Excellence + alarme, caméra 360°, 2 sièges AR électriques, chauffants, massants et ventilés, console centrale multifonction, peinture métallisée, suspension pneumatique avec amortissement piloté, système audio Bowers & Wilkins 20 HP 1 400 W, volant chauffant.

Options (€)

▪ 7 places (D4 et D5)	1 500
▪ Accès et démarrage sans clé (Momentum)	.690
▪ Affichage tête haute	.1 350
▪ Alarme	.600
▪ Caméra de recul	.510
▪ Caméra 360°	
- Momentum, R-Design, Inscription	.1 100
- Inscription Luxe	.590
▪ Climatisation quadrizone	.660
▪ Climatisation indépendante 3 ^e rangée	.720
▪ IntelliSafe Surround : surveillance angles morts, assistance de changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière	.600
▪ Jantes 20" (Momentum)	1 170
▪ Jantes 21"	
- Momentum	.2 790
- Inscription, Inscription Luxe	.1 620
▪ Jantes 22" (R-Design)	.2 370
▪ Pack Luxe : affichage tête haute, caméra de recul, toit ouvrant panoramique	
- R-Design et Inscription (hors T8 Twin Engine)	.4 440
- R-Design et Inscription (T8 Twin Engine)	.3 090
▪ Peinture métallisée/exclusive	1 150/1 550
▪ Phares full led (Momentum)	.980
▪ Sellerie cuir Nappa (Momentum)	.1 260
▪ Sellerie cuir Nappa perforé et ventilé	
- Momentum	.2 100
- R-Design	.1 680
- Inscription	.840
▪ Sièges AR chauffants	.360
▪ Sièges AV chauffants (Momentum)	.400
▪ Sièges AV sport (Momentum/Inscription)	.1 680/420
▪ Sièges AV massants (sauf Momentum)	.750
▪ Stationnement semi-auto	.330
▪ Suspension pneumatique et châssis actif	.2 580
▪ Système audio Bowers & Wilkins 19 HP - 1 400 W	.3 400
▪ Toit ouvrant panoramique électrique	.1 800

annonces

SUV - CROSSOVER - 4x4 : UN ART DE VIVRE



Leader de la presse 4x4 en diffusion

L'Auto-Journal Evasion et 4x4 vous présente les offres de véhicules neufs et d'occasion issue d'une sélection de réseaux officiels et de spécialistes reconnus.

A VOTRE SERVICE

- Directeur de publicité : Marc Queillé • 01 41 33 55 72 • marc.queille@mondadori.fr
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo • 01 41 33 55 45 • julie.aldabo@mondadori.fr
- Assistante : Sylviane Ragusa • 01 41 33 55 54 • sylviane.ragusa@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard • alexandre.guillard@mondadori.fr

Professionnels,

pensez à votre communication et réservez dès à présent pour le prochain numéro.

Une publicité, 3 mois en kiosque, la diffusion la plus puissante de la presse 4x4 certifiée OJD, consultez-nous pour optimiser le développement de votre activité grâce à notre puissance et notre lectorat très en affinité.

Diminuez votre budget carburant. À partir de 299€.

www.kitpower.fr

Tél. 06.60.17.68.58

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : **-12%**

*Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures. Connexion d'origine. Plus de 50 centres de montage. Garantie 8 ans



KIT POWER®
OPTIMISATION MOTEUR
**SPÉIALISTE DE LA PRÉPARATION
ET OPTIMISATION DES MOTEURS
ESSENCE ET DIESEL DEPUIS 1995.**

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLE



FIAT 500 1.3 JTD	75 CH 195 NM
KITPOWER.....	100 CH 247 NM
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH 250 NM
KITPOWER.....	130 CH 310 NM
BMW X6 30D	245 CH 530 NM
KITPOWER.....	302 CH 645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH 240 NM
KITPOWER.....	140 CH 300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH 500 NM
KITPOWER.....	258 CH 630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH 140 NM
KITPOWER.....	124 CH 184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH 350 NM
KITPOWER.....	304 CH 415 NM

**DISTRIBUTEUR OFFICIEL
SUR L'ILE DE LA RÉUNION
TÉL 06.92.09.42.76**

**GAIN
DE COUPLE**
**GAIN DE
PUISSEANCE**
**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

NOS ADDITIFS SUR LE SITE :
WWW.SILUB.FR

Voir conditions. Réserve à la compétition.

Réseaux



Audi
Pour chaque chemin,
il y a une Audi.
Audi Q2, Audi Q3, Audi Q5, Audi Q7.

Audi Vorsprung durch Technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7750000 € - 11 avenue de Bourdonne, Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avancé par la technologie.

Audi gamme Q : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,8 - 7,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 48 - 199.

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com



NOUVEAU VOLVO XC40, ÉLU VOITURE DE L'ANNÉE 2018.



Imaginé selon vous voici le SUV compact qui joue la carte de l'innovation. Avec sa position de conduite surélevée, ses astucieux rangements et ses technologies intelligentes, il est taillé pour vous simplifier la vie en ville.

Le XC40 est un concentré de solutions intelligentes adaptées à vos besoins quotidiens.



RÉSERVEZ VOTRE ESSAI SUR ACTENA.FR

Nouveau Volvo XC40 : Consommation Euromix : (L/100 Km) : 5.0-7.1 - CO₂ rejeté : (G/Km) : 131-164.
La voiture de l'année est une récompense internationale attribuée par un panel de journalistes automobile en Europe

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16 01 44 30 82 30
92 NEUILLY 01 46 43 14 40
92 LA GARENNE 01 56 47 06 60
78 PORT MARLY 01 39 17 12 00
78 VERSAILLES 01 39 20 17 17
78 MAUREPAS 01 30 50 67 00
78 BUCHELAY 01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTE-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD

©VICTORPARIS

NOUVELLE SUBARU XV

 EyeSight
Driver Assist Technology



SUBARU XV désignée voiture la plus sûre de sa catégorie



SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

27 990 €⁽¹⁾



Confidence in Motion

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI

CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

Avec son élégance naturelle et sa puissance maîtrisée, redonnez vie à vos envies. Le moteur boxer de la Subaru XV associé à ses 4 roues motrices de série apprivoise toutes les routes ; elle offre ainsi une sérénité de conduite dans un confort permanent pour toute la famille.

- Plus d'un million de véhicules Subaru vendus dans le monde en 2017
- Top 10 des constructeurs aux USA
- Hausse de 15 % de ses exportations dans le monde.

RENDEZ-VOUS SUR SUBARU.FR

(1) Gamme Subaru XV à partir de 27 990 € (prix de la Subaru XV Premium GPS Lineartronic EyeSight). **Modèle présenté** : Subaru XV Exclusive Lineartronic EyeSight à 32 600 € (PM incluse). Tarifs TTC publics au 1^{er} janvier 2018. **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Subaru XV :** de 6,4 à 6,9 l/100 km et de 145 à 155 g/km.



RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



IMPREZA



WRX STI



SUBARU BRZ

Retrouvez l'ensemble de notre réseau sur www.subaru.fr

Réseaux

RANGE ROVER EVOQUE & DISCOVERY SPORT

OFFRES IRRÉSISTIBLES POUR PASSER L'HIVER AVEC STYLE.



ABOVE & BEYOND



PROFITEZ DE CONDITIONS EXCEPTIONNELLES
SUR UNE SÉLECTION DE VÉHICULES EN STOCK.

Rendez-vous dès maintenant chez votre concessionnaire pour les découvrir :

LAND ROVER CHENNEVIÈRES - GROUPE ÉLYSÉE

102, route de la Libération, 94430 CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE
01 45 93 05 55

landrover.fr/chennevieres

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.

Consommations mixtes (l/100 km) : de 4,2 à 8,4. Émissions de CO₂ (g/km) : de 109 à 190. Détail des conditions disponible en concession.
RCS 662 010 834.



Le plaisir
de conduire



NOUVELLE BMW X3. EN MISSION.

La Nouvelle BMW X3 revendique des possibilités sans limites et exprime un réel désir de liberté.

Dès le premier regard, elle séduit par son allure captivante et tient toutes ses promesses au volant. La conduite partiellement autonome et la technologie 4 roues motrices intelligente BMW xDrive procurent un confort de conduite de très haut niveau sur la route comme sur les chemins de traverse.

Venez la découvrir et l'essayer dans l'une des concessions NEUBAUER.

Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 PARIS
Tél. : 01 46 47 00 00

Le Chesnay

46-48, rue Moxouris
78150 LE CHESNAY
Tél. : 01 39 23 00 00

Chambourcy

33, route de Mantes
78240 Chambourcy
Tél. : 01 30 65 55 25

Plaisir

141, rue des Pêchers
78370 PLAISIR
Tél. : 01 30 05 70 90

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

Équipements de série ou en option selon versions
Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW X3: 5 à 8,4 l/100 km . CO₂: 132 à 193 g/km selon la norme européenne NEDC.

Réseaux

HONDA
The Power of Dreams*

H O N D A V O U S O F F R E
L A G A R A N T I E

1000000 km⁽¹⁾



Jusqu'au 30 juin 2018

Modèles présentés : HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi, 130 ch, 1498 cm³, prix catalogue au 02/01/18 avec peinture métallisée 27 200€. **Consommation mixte 5,7 l/100 km; émissions de CO₂ 134 g/km;** CR-V 1.6 i-DTEC Exclusive Navi, 4 roues motrices, 160 ch, 1 597 cm³, prix catalogue au 02/01/18 avec peinture métallisée 40 850€. **Consommation mixte 5,1 l/100 km; émissions de CO₂ 133 g/km.** (1) Garantie 1 000 000km offerte : 1 million de KM ou 5 ans au premier des deux termes échu, offre valable jusqu'au 31 mars 2018, voir détails sur www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves.

GARAGE DU CLOS SAS
ZA de l'Autodrome - 2 avenue Etorre Buggati - 91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr



GARAGE DU CLOS SAS
45/47 avenue du général de Gaulle - 91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr

Réseaux

ANCIENNES MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION DÈS 9 ANS

Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de **234 €**

Tarifs minimum annuels en cours le 01/03/2018, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), Conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.



Quattro
ASSURANCES



DEVIS, SOUSCRIPTION et ESPACE ADHÉRENT en ligne sur WWW.QUATTRO.FR ☎ 05 65 100 100

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr

VOTRE MOTEUR NE MÉRITE PAS ÇA



Injecteur
encaressé



Vanne EGR
calaminée



Turbo
encaressé



Rejets
polluants

AGISSEZ !

Avant qu'il ne soit
trop tard...

- Protège de la rouille et de la corrosion
- Nettoie le système d'injection
- Optimise les performances du moteur
- Évite la surconsommation de carburant

The image shows several Liqui Moly product cans arranged in a row. From left to right: a green can of "Essence" (gasoline), a blue can of "Nettoyant système d'injection essence" (gasoline injection cleaner), a red can of "Diesel TOP" (common rail and pump cleaner), a yellow can of "Bactéride Diesel Protect" (diesel protection and cleaning), a white can of "Injection Diesel Cleaner" (diesel injection cleaner), and a grey can of "DiesAir" (diesel air cleaner). A red callout box at the bottom right specifies "POUR LES SYSTEMES D'INJECTION DIRECTE HAUTE PRESSION".

LIQUI MOLY
Le propre de votre moteur

En vente chez les meilleurs professionnels
de l'entretien et de la réparation automobile.

Sport auto Formule 1

LE GUIDE 2018



Le Guide le plus complet
sur la saison F1 2018

- ★ Toutes les analyses et statistiques
- ★ 18 raisons de suivre la saison 2018
- ★ Mercedes vs Ferrari, le combat du siècle
- ★ Le retour de GP de France
- ★ Exclusivité Sport Auto Esteban Ocon commente tous les grands prix



21 circuits - 20 pilotes - 10 écuries - 4 champions

EN VENTE ACTUELLEMENT

CHASSAY

TOURS

SEULS CEUX QUI OSSENT FONT AVANCER LES CHOSES.
LES MODÈLES CADILLAC : ESCALADE ET XT5.



Cadillac

DARE GREATLY

DISTRIBUTEUR OFFICIEL FRANCE

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT ®

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

MITSUBISHI OUTLANDER HYBRIDE RECHARGEABLE

LES AVANTAGES DE L'ÉLECTRIQUE SANS LES INCONVÉNIENTS

COMPROMIS OFF HYBRIDE RECHARGEABLE ON



MITSUBISHI
MOTORS

Drive your Ambition*

À PARTIR DE **33 990^{€(1)}** | ÉLIGIBLE À LA PRIME À LA CONVERSION

- 54 km d'autonomie en 100 % électrique
- 4 roues motrices permanentes
- 824 km d'autonomie totale
- 1.7 l/100 km de consommation normalisée

*Dépassez vos ambitions. (1) Prix du Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Intense, déduction faite de 6 000 € composés d'une remise de 4 000 € et d'une aide à la reprise de 2 000 €. Modèle présenté : Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable Intense Style à 37 990 €, déduction faite de 6 000 € composés d'une remise de 4 000 € et d'une aide à la reprise de 2 000 €. (2) 2 000 € ajoutés à la valeur de reprise d'un véhicule de moins de 10 ans. La valeur du véhicule à reprendre est déterminée en fonction du cours et des conditions générales de l'Argus, déduction faite des éventuels frais de remise en état et d'un abattement de 15 % pour frais et charges professionnels. Offre réservée aux particuliers valides pour l'achat d'un Mitsubishi Outlander Hybride Rechargeable jusqu'au 30/06/2018 dans la limite des stocks disponibles et non cumulables avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échu, selon conditions générales de vente. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Fief - 95067 Cergy Pontoise Cedex. Consommation normalisée Outlander Hybride Rechargeable (L/100 km) : 1,7. Émissions CO₂ (g/km) : 41.



www.mitsubishi-motors.fr Retrouvez-nous sur facebook MMAF recommande MOTUL