N° 86
l'auto-journal évasion & 4x4
TRIMESTRIEL OCTOBRE-NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

l'auto-journal

OCTOBRE-NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2018

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

évasion & 4x4





Les grands SUV font leur révolution

MUSCLÉS !

... MAIS ÉCOLOGIQUES

+ LES STARS DU MONDIAL



BMW X5 IV



DS3 CROSSBACK



AUDI Q3 II

DOSSIER
LES SUV 7 PLACES À L'ESSAI

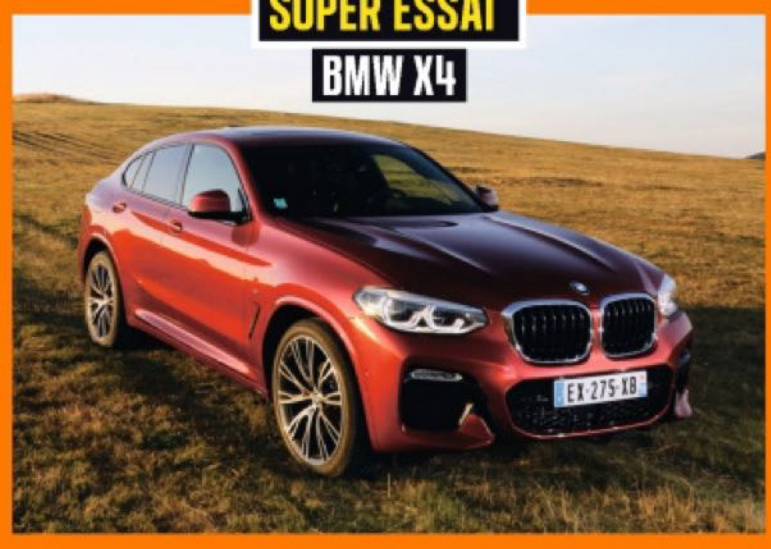


BEL : 6,30€ - ESP : 6,50€ - GR : 6,50€ - DOM S : 6,60€ - ITA : 6,50€
LUX : 6,30€ - PORT CONT : 6,50€ - CAN : 8,95$CAN - MAR : 70DH
TOM S : 1050CFP - CH : 10,50FS - TUN : 12DTU

FACE-À-FACE



SUPER ESSAI
BMW X4



& AUDI Q8, LAMBORGHINI URUS, SKODA KAROQ...

GUIDE D'ACHAT

95 SUV ÉVALUÉS

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

M 06318 - 86 - F: 5,95 € - RD

l'auto-journal évasion & 4x4

La 8ème dimension ne s'imagine pas, elle se vit.

Avec les phares Matrix LED,
laissez la lumière guider votre vision.
Nouvelle Audi Q8. Bienvenue dans la 8ème dimension.

Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Gamme nouvelle Audi Q8 : Émissions CO_2 NEDC corrélé (min - max) : 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrélé (min - max) : 6,6 - 6,8 /100km. « Tarif » Audi Q8 au 26/07/2018. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse (données d'homologation WLTP converties en valeurs NEDC). Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

BIENVENUE DANS LA 8ÈME DIMENSION NOUVELLE AUDI Q8.

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

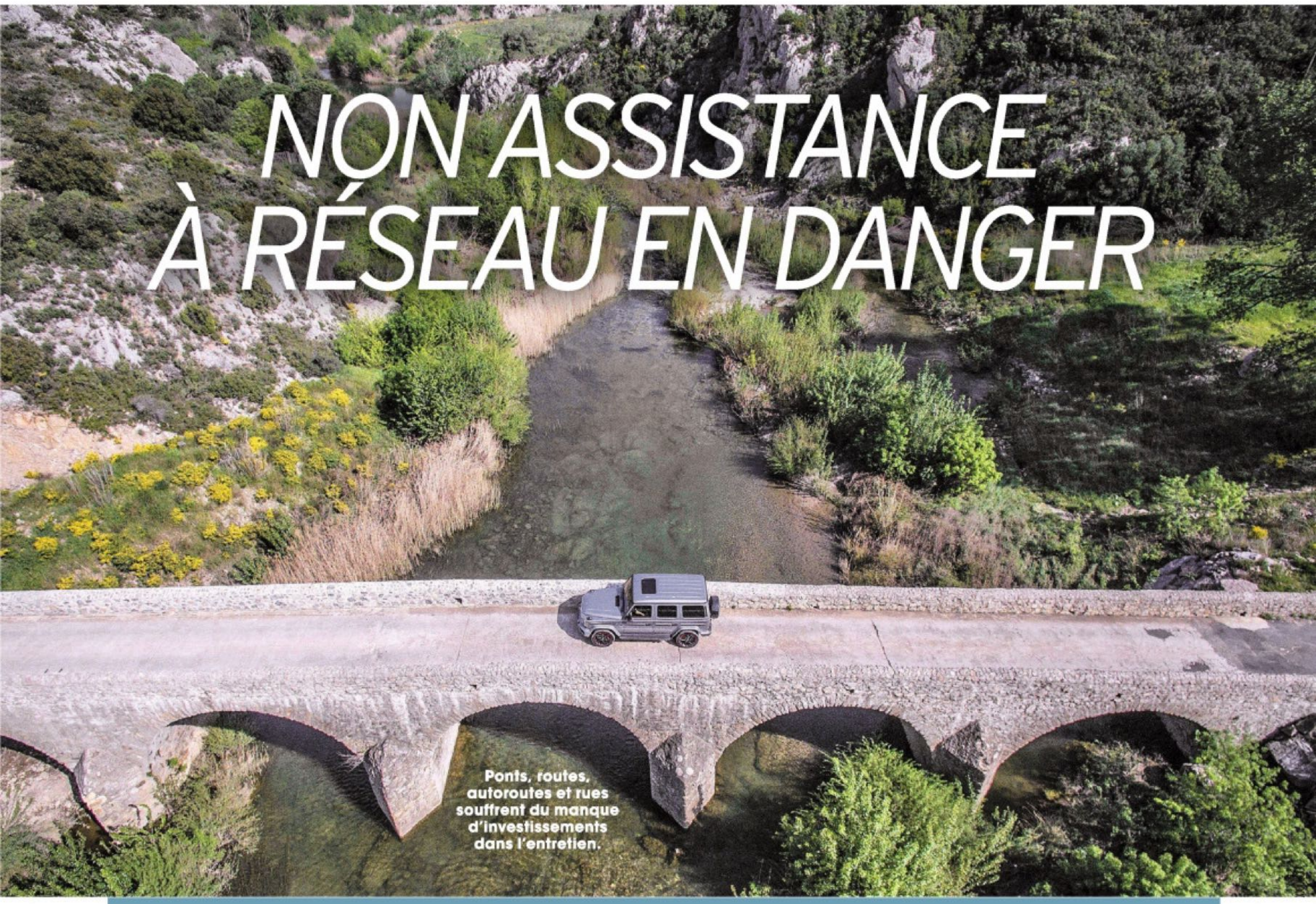
Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

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

N° 86 • 4e trimestre 2018 • L'Auto-Journal Évasion & 4x4, le premier magazine des SUV et des loisirs

NON ASSISTANCE À RÉSEAU EN DANGER



Ponts, routes, autoroutes et rues souffrent du manque d'investissements dans l'entretien.

Parmi les critères qui permettent de mesurer le niveau de développement d'un pays, l'état du réseau routier est sans aucun doute un indicateur fiable. Il suffit pour s'en assurer d'aller rouler dans des pays comme la Chine ou la Russie pour se rendre compte que la France faisait partie des pays les mieux pourvus en la matière. Nous avons bien dit "faisait" car le constat n'est plus d'actualité. Lecteurs-automobilistes, vous vous êtes très certainement aperçus de l'inexorable dégradation de l'état de la chaussée du réseau national non concédé, c'est-à-dire les routes et autoroutes gérées par l'Etat et, par extension, les collectivités.

On comprend pourquoi la France est passée de la 1re à la 7e place mondiale en termes de qualité des routes selon le classement établit par le Forum économique mondial. L'audit commandé par la Direction générale des infrastructures de transport (DGITM), dont les résultats ont été publiés au début de l'été, n'arrive pas à un bilan différent. Sur les 12 000 km de routes gérées par l'Etat et les collectivités locales, 17 % présentent une dégradation plus ou moins importante et 7 % nécessitent des travaux de rénovation. Rouler aujourd'hui sur certaines portions de route est devenu un vrai parcours du combattant. Le jeu consiste à éviter les nids-de-poule avec, à la clef, des changements de trajectoire erratiques, dangereux pour les autres usagers... et en particulier les deux roues qui, eux aussi, ont le nez collé au bitume pour tenter de s'en sortir indemne.

Si la sécurité routière était une grande cause nationale, l'Etat montrerait plus de conviction à entretenir le réseau plutôt qu'à multiplier les radars. Mais les édiles se réfugient dans le déni de réalité, à l'image d'Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, qui déclarait le 10 août à propos du mauvais état des routes: *"C'est un problème relatif en matière de sécurité routière"*. Quatre jours plus tard, l'effondrement du viaduc de Gênes, conséquence d'un manque d'entretien, faisait plus de 40 morts... Et, en la matière, la France n'est pas un modèle: selon Christian Tridon, président du Syndicat des entrepreneurs spécialistes de travaux de réparation et de renforcement des structures (STRRES), *"en France, un pont par jour disparaît de la liste des ponts sécurisés"*.

La faillite de l'Etat et des collectivités locales en matière d'entretien des routes a un effet secondaire... désirable: il conforte dans le choix d'un SUV! Alors qu'on pensait en avoir besoin dans un chemin de terre ou pour monter en station de sports d'hiver, le SUV devient indispensable au quotidien pour aller au travail ou déposer les enfants à l'école!

La rédaction

SOMMAIRE

en couverture

6 Audi e-tron
10 Mercedes EQC
14 BMW X5 IV
18 DS 3 Crossback
20 Lexus UX
22 Audi Q3 II

actualités

26 Porsche Macan restylé

essais

28 Audi Q8 50 TDI 286 ch
46 Lamborghini Urus V8 650 ch
64 Opel Grandland X Turbo 130 ch
94 Seat Ateca TDI 190 ch

super essais

34 BMW X4 20d 190 ch
82 Skoda Karoq TDI 150 ch

face-à-face

52 DS7 Crossback BlueHDi 180 ch / Peugeot 3008 BlueHDi 180 ch

dossier 7 places

71 Des SUV taillés pour les familles

évasion

100 Minorque en toute intimité

tourisme

108 Tarn-et-Garonne, itinéraire bis

guide d'achat

118 Fiche occasion Mazda CX-5
120 Le guide d'achat
153 Les petites annonces classées

Votre prochain numéro sera en kiosque le 13 décembre 2018

En page 70

choisissez votre abonnement



YANN LEFEBVRE

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 80 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2018

Audi e-tron

AUDI FAIT LE BREAK

PARALLÈLEMENT À MERCEDES (CF. P.10), AUDI PRÉSENTE SON PREMIER SUV 100 % ÉLECTRIQUE SOBREMENT BAPTISÉ E-TRON. SOUS DES ALLURES DE BREAK BAROUDEUR, IL REVENDIQUE UNE PUISSANCE DE 300 KW (408 CH) ET UNE AUTONOMIE DE 400 KM.

Par Pierre Richet



Le cache des prises de charge s'escamote électriquement. Pour plus de praticité, il est possible de recharger l'e-tron des deux côtés en fonction du positionnement de la borne.

AUDI AG

C'est à croire qu'ils se sont donné le mot. Audi et Mercedes présentent tous les deux leur premier SUV électrique à l'occasion du Mondial de Paris (4 - 14 octobre). C'est d'autant plus étonnant que l'on voit depuis de nombreux mois le e-tron rouler sous un camouflage léger, preuve que son développement était terminé. Les deux rivaux débarquent donc ensemble sur le marché et ce n'est pas le seul critère qui les rapproche. Un rapide coup d'œil sur la fiche technique et on s'aperçoit qu'ils font exactement la même puissance (300 kW soit 408 ch). Dès lors, ils annoncent des autonomies relativement proches : 400 km pour l'Audi (cycle WLTP plus sévère), 450 km pour le Mercedes (cycle NEDC plus favorable). Une chose est sûre, la lutte s'annonce d'ores et déjà serrée.

Plus long que ses rivaux européens

Très proche du e-tron quattro concept présenté au Salon de Francfort en 2015, le véhicule définitif ne crée pas vraiment la surprise. Son style n'a pour ainsi dire rien de vraiment futuriste ou innovant si on le compare au nouveau Q3 (cf. p.22), pourtant totalement dépourvu, lui, de motorisation électrique. Le e-tron ne force même pas le trait du SUV et son physique le fait tendre vers les breaks polyvalents, baptisés Allroad, spécialité de la marque aux Anneaux. Cette impression s'explique en partie par la longueur du véhicule (4,90 m), ce qui le place entre les Mercedes EQC/Jaguar I-Pace (environ 4,70 m) et le Tesla Model X (5,05 m). Un physique longiligne qui a également favorisé l'aérodynamisme, critère déterminant sur la consommation. L'e-tron obtient ainsi un CX de 0,28, une valeur remarquable pour un SUV. Outre le travail sur la carrosserie, deux autres éléments ont permis ce résultat. Le premier est la disparition des rétroviseurs conventionnels au profit de deux caméras qui retransmettent leurs images sur des écrans OLED 7 pouces. Le second est l'adoption, de série, d'une suspension pneumatique qui adapte la hauteur de caisse (sur une amplitude de 76 mm) en fonction de la vitesse. On pourrait également citer des volets d'entrée d'air pilotés, des pneumatiques à faible résistance, des jantes spécifiques ou encore le châssis entièrement caréné. Autant ●●●

Repères

- **L/l/h/e : 4,90/1,94/1,61/2,93 m**
- **Puissance/couple : 300 kW (408 ch)/660 Nm**
- **Puissance batterie : 95 kWh**
- **Autonomie annoncée : 400 km (WLTP)**
- **0 à 100 km/h : - de 6 secondes**

L'Audi e-tron (4,90 m) n'opte pas pour la surenchère esthétique. Il se glisse dans la gamme aux côtés des derniers Q3 et Q8, en jouant la carte du break baroudeur façon Allroad.

••• d'attentions qui permettent à Audi d'annoncer une autonomie de 400 km en cycle WLTP. Pour mémoire, Jaguar avance 480 km WLTP pour son I-Pace (batterie 90 kWh), Mercedes 450 km NEDC pour son EQC (batterie 90 kWh) et Tesla 565 km NEDC pour son Model X (batterie 100 kWh).

Une répartition des masses idéale

La chaîne électrique de l'e-tron repose sur une batterie de 95 kWh (dont le poids atteint 700 kg) chargée d'alimenter deux moteurs électriques asynchrones, placés chacun sur un essieu ce qui offre une répartition des masses idéale 49/51 %. L'ensemble fournit 300 kW (408 ch) et un couple de 660 Nm. Le 0 à 100 km/h est annoncé en moins de 6 secondes, sans plus de précision. Lorsque les conditions de roulage sont bonnes et que le conducteur ne sollicite pas l'accélérateur, seul le moteur électrique situé sur le train arrière se charge de déplacer le SUV. En cas de perte d'adhérence ou de besoin de couple, le moteur avant entre en action en une fraction de seconde. Le conducteur peut choisir entre 7 modes de conduite, du plus économe au plus sportif. La gestion des moteurs, l'assistance de la direction, les garde-fous électroniques, la hauteur de la suspension pneumatique et l'amortissement piloté seront alors adaptés. En mode Eco, le e-tron est capable de donner des conseils prédictifs d'éco-conduite en se basant sur les informations du GPS et des caméras embarquées. Le conducteur n'a plus qu'à suivre les recommandations affichées à l'écran. Il pourra, grâce aux palettes situées derrière le volant, agir sur le niveau de récupération d'énergie jusqu'à se passer presque totalement du frein.

Côté recharge, l'e-tron accepte d'être branché sur des bornes très haute capacité (150 kW) autorisant une charge quasi complète en moins d'une demi-heure. D'ici 2020, 400 points de charge de ce type devraient être déployés sur les principaux axes européens. Le chargeur embarqué (2,3 kW) peut se brancher sur une prise domestique de 230 V ou une installation triphasée 400 V. Dans ce cas, il sera possible de repartir avec une autonomie complète au bout de 8 h 30.

L'aménagement intérieur s'inscrit dans la lignée de ce que propose le Q8 (cf. p.28). La console centrale est occupée par deux écrans superposés. Celui du haut mesure 10,1'' et présente les différentes fonctionnalités du multimédia. Celui du bas (8,6'') remplace les commandes physiques pour tout ce qui a trait au confort, comme les réglages de température. On remarque le traitement particulier du volant ou de la commande de levier de vitesses mais ce qui retient



Hormis les écrans des rétroviseurs, l'aménagement de la planche de bord n'a rien de réellement futuriste. Volant et levier de vitesses ont eu droit à un traitement spécifique.



Sur les contre-portes prennent place deux écrans 7'' OLED chargés de retransmettre l'image des caméras de rétrovision. Une solution à valider à l'usage.

l'attention se situe de part et d'autre de la planche de bord. Sur chaque contre-porte, on découvre les écrans 7" OLED qui affichent l'image des caméras ayant remplacé les rétroviseurs. Vu leur positionnement, le regard devra probablement quitter la route plus longtemps qu'avec une solution classique. A valider, donc, après essai. Le conducteur sera de toute façon aidé dans sa tâche par tous les équipements d'assistance imaginables, qui vont de la conduite semi-autonome à la surveillance du trafic en marche arrière en passant par l'alerte de sortie du véhicule. Celle-ci s'assure, lorsque l'Audi est à l'arrêt, que les passagers peuvent ouvrir leur porte en toute sécurité. Si un véhicule ou un cycliste est détecté, une alerte avertit les occupants. L'aide au stationnement sera la bienvenue compte tenu du gabarit du e-tron mais elle ne prend pas en charge l'accélérateur et le frein, uniquement la direction.

Ce gabarit généreux laisse en revanche présager d'une belle habitabilité arrière. Des adultes pourront voyager dans tout le confort, y compris au centre, le plancher étant dépourvu de tunnel de transmission. Le coffre, accessible via un hayon électrique avec fonction mains libres, avance un volume de chargement généreux qui passe de 600 à 1 725 dm^3. Il est complété par un autre compartiment de 60 dm^3, situé sous le capot avant. ■

Conclusion

L'Audi e-tron est le moins SUV des SUV électriques. Il préfère jouer sur le concept "Allroad" qui a fait la réputation de la marque aux Anneaux. Long avec ses 4,90 m, il se positionne au-dessus du Mercedes EQC que ce soit en gabarit comme en prix. Lequel des deux a trouvé le bon positionnement ? Seul l'avenir le dira…

Hasard ou non, le e-tron propose exactement la même puissance que son concurrent le Mercedes EQC. Les prestations annoncées sont très proches en dépit de la différence de gabarit.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 65 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2019

Mercedes EQC
PREMIER DE CORDÉE

PREMIER VÉHICULE 100 % ÉLECTRIQUE D'UNE FAMILLE QUI COMPTERA À TERME 10 MEMBRES, L'EQC VIENT SE POSITIONNER ENTRE LE GLC ET LE GLE. IL DÉVELOPPE 408 CH ET ANNONCE UNE AUTONOMIE DE 450 KM.

Par Patrice Chéreaut

Si tous les constructeurs s'accordent à dire que l'électrique fait partie des voies d'avenir incontournables de l'automobile, les Allemands abordent pour le moment les choses avec une certaine prudence. Non pas une prudence technologique mais une prudence commerciale. Ainsi, après BMW qui a créé une famille "à part" pour ses véhicules électriques - baptisée i - c'est Mercedes qui enrichit son arbre généalogique avec le label EQ. Pas question, donc, de mélanger pour le moment la gamme classique avec les électriques. L'EQC, que l'on découvre à l'occasion du Mondial de Paris (4 au 14 octobre), est ainsi le modèle C de la dynastie naissante EQ. C'est lui qui pose les fondations de ce que seront les Mercedes électriques de demain.

Un physique passe-partout

Première constatation en observant les photos de ce nouveau venu, le style n'est pas en rupture totale avec ce que l'on connaît chez la marque à l'Etoile. BMW est allé beaucoup plus loin avec son label i. L'EQC partage ainsi un air de famille prononcé avec le GLC. Il est pourtant 10 cm plus long (à 4,76 m) mais ses proportions générales sont très proches. Seuls sa calandre, qui semble être soulignée par les blocs optiques, et les feux arrière reliés pas un bandeau lumineux permettent de le reconnaître sans doute possible. Notons à propos de l'avant que le Mercedes n'adopte pas une face complètement fermée comme c'est souvent le cas des électriques (sans moteur thermique, les besoins de refroidissement sont différents). Une réflexion ●●●

Repères

- **L/l/h/e : 4,76/1,89/1,62/2,87 m**
- **Puissance/couple : 300 kW (408 ch)/765 Nm**
- **Puissance batterie : 80 kWh**
- **Autonomie annoncée : 450 km (NEDC)**
- **0 à 100 km/h : 5,1 secondes**

Malgré les apparences, l'EQC n'est pas un GLC électrifié. Il en reprend certes une partie du châssis mais il est plus long de 10 cm et reçoit un intérieur inédit.

DAIMLER AG

••• qui peut d'ailleurs s'appliquer à l'ensemble de l'EQC : pour un modèle basé sur une technologie présentant des contraintes radicalement différentes à celles des motorisations thermiques, son physique reste étonnamment proche du SUV classique. Ce n'est pas le cas d'une BMW i3 ou d'un Jaguar I-Pace par exemple. Cela s'explique en partie par le fait que la plateforme sur laquelle il repose (EVA) n'est pas totalement inédite mais plutôt une émanation du châssis modulaire (MRA) utilisé par le GLC entre autres. Il ne faudra ainsi pas s'étonner de retrouver un tunnel de servitude aux places arrière alors même que l'EQC est dépourvu d'arbre de transmission !

Ce SUV reçoit deux moteurs électriques asynchrones, chacun entraînant un essieu. Celui de l'arrière est tout particulièrement programmé pour apporter motricité et dynamisme. L'ensemble développe 300 kW (408 ch) et un couple particulièrement généreux de 765 Nm dès les premiers tours de roues. De quoi lui permettre d'afficher un 0 à 100 km/h nerveux (5,1 s) malgré un poids pénalisant de 2425 kg… Un chiffre quelque peu en retrait de celui annoncé par Jaguar pour le I-Pace (4,8 s sur le 0 à 100 km/h). Les batteries lithium-ion, composées de 384 cellules, développent 80 kWh et pèsent à elles seules 650 kg. Mercedes annonce une autonomie de 450 km selon le cycle NEDC (le I-Pace, lui, promet 480 km selon de cycle WLTP plus sévère) qui devrait tomber à moins de 400 km en utilisation réelle. Le chargeur embarqué (7,4 kWh) permettra de récupérer l'autonomie maximale en une nuit à domicile (230 V) mais le système accepte également d'être branché sur une Wallbox et sur des bornes rapides (110 kW) qui rechargent 80 % des batteries en 40 minutes.

L'équation autonomie/temps de charge étant le nerf de la guerre en matière de voiture électrique, Mercedes a prévu que le conducteur puisse lui-même piloter le système.

Conduire sans jamais freiner

D'un côté en choisissant le mode de conduite (Comfort, Eco, Max Range, Sport, Individual), de l'autre en réglant le niveau de récupération d'énergie via les palettes situées derrière le volant. Le niveau maximal permet de conduire la majeure partie du temps sans toucher à la pédale de frein dans la mesure où la récupération d'énergie suffit à ralentir le véhicule. Grâce aux données du GPS et des caméras (reconnaissance des panneaux, distance avec le véhicule qui précède…), le système assiste le conducteur dans sa conduite. S'il détecte une descente, suivie d'une côte, il va indiquer par un signal visuel quand arrêter de freiner/accélérer. Il gérera ensuite la vitesse en modulant la récupération d'énergie, de façon à ne pas dépasser la limitation. Avant la fin de la descente, le système passera en roues libres pour donner de l'élan au véhicule en prévision de la côte, le tout dans l'objectif de baisser la consommation.

Si Mercedes a créé la surprise en introduisant son écran digital géant sur la petite Classe A, on le retrouve logiquement sur l'EQC. Appelé MBUX (Mercedes-Benz User Experience), il réunit sur une même dalle numérique les compteurs et le système multimédia. Les premiers sont paramétrables grâce aux raccourcis du volant, le second via le pavé tactile sur la console centrale ou l'écran lui-même. Très proche d'un smartphone dans son fonctionnement, il propose des fonctionnalités intéressantes comme l'apprentissage des habitudes du conducteur. Si ce dernier passe un appel ou se rend à un endroit régulièrement (jour et heure donnés), le système lui proposera de passer l'appel ou de lancer la navigation au moment opportun. A cela s'ajoute un système de reconnaissance vocale évolué. Il suffit de dire *"Hey Mercedes, j'ai froid"* pour que la température augmente par paliers de 1 degré… ou demander directement la température désirée ! L'EQC fait également le plein d'aides comme la conduite semi-autonome en embouteillages ou la détection de trafic arrière. Il ajoute même une direction active qui, en cas d'évitement, tourne elle-même les roues pour éviter l'obstacle, à partir du moment où le conducteur à commencé à braquer.

Conclusion

Premier véhicule électrique de Mercedes, l'EQC s'annonce compétitif en termes de prestations routières et d'autonomie, sans battre de record toutefois. Son système multimédia et son interface homme/machine devraient faciliter le quotidien. Mais esthétiquement, il affirme bien peu sa nouvelle technologie. ■



Mercedes annonce une autonomie de 450 km en cycle NEDC. Dans la réalité, elle risque d'être nettement inférieure à 400 km.

Un seul écran présente à la fois les compteurs numériques et l'infodivertissement. Impressionnant... même si une petite Classe A peut disposer, en option, du même équipement !





Les batteries sont logées dans l'épaisseur du châssis. Leur poids (650 kg) est réparti uniformément et positionné le plus bas possible.



La famille EQ comptera 10 membres dont le premier est le modèle C. Le chiffre 400 est plus nébuleux puisqu'il ne se réfère pas au 300 kW.



Le nouveau X5 est à la fois plus long et plus large que la version actuelle. Mais grâce à sa nouvelle plateforme, il devrait économiser une trentaine de kilos.

UWE FISCHER/BMW

PRIX : À PARTIR DE 72 400 €

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

BMW X5 IV

PIED D'ÉGALITÉ

POUR ÉVITER LES HISTOIRES DE FAMILLE, BMW ÉQUIPE L'ENSEMBLE DE SES SUV D'UNE PLATEFORME DERNIÈRE GÉNÉRATION. APRÈS LES X3 ET X4 (CF. P.34), C'EST AU TOUR DU X5 DE SE RENOUVELER BIEN AVANT L'HEURE.

Par Michel Courtois

Dans un marché hexagonal asphyxié par une fiscalité écrasante, ils ne représentent plus qu'un segment négligeable. Mais à l'échelle mondiale, ils constituent plus que jamais une catégorie stratégique, car prisée sur des marchés tels que les Etats-Unis ou la Chine. Eux, ce sont les grands SUV, dont la longueur flirte voire dépasse les 5 mètres, et qui sont capables d'emmener 7 passagers. Si aucun constructeur français n'a - logiquement - osé y poser les roues pour le moment, la bataille fait rage entre les premiums. L'Audi Q7 (5,05 m) et le Volvo XC90 (4,95 m) représentent ce qui se fait de mieux en la matière mais il faut aussi compter sur le Mercedes GLS (5,13 m) et le récent Land Rover Discovery (4,97 m). C'est avec ces rivaux que le nouveau X5 devra en découdre.

Un tout nouveau châssis

Lancée il y a seulement 5 ans, l'actuelle génération avait pris le parti de faire profil bas. Simple évolution de la précédente mouture, dotée d'un style sobre, elle avait inauguré les 4 cylindres et les deux roues motrices pour tenter de passer sous les fourches caudines du malus. Le nouveau venu change de registre ! Pour commencer, le X5 série G05 est cette fois basé sur une toute nouvelle plateforme (CLAR), laquelle fait déjà les beaux jours des X3 et X4. A la clef, une hausse des dimensions (4 cm en longueur à 4,92 m et 7 cm en largeur à 2 m) qui ne se traduit pas par une hausse du poids, au contraire : le nouveau venu devrait perdre quelque trente kilos en moyenne.

Au caractère discret de celui qu'il remplace, la X5 2019 réplique par un style tout en muscles, avec des phares expressifs (dotés de la nouvelle signature led) et de larges prises d'air dans la partie basse du bouclier et sur les flancs. Les traditionnels haricots sont déclinés en version XXL et donnent l'impression de fusionner, ce qui est nouveau.

Même volonté d'affirmation côté motorisations, BMW fait la part belle aux 6 cylindres pour le lancement. Surprise, le moteur le plus puissant sera un… diesel. Le M50d développera 400 ch grâce au souffle de ses 4 turbos ! Plus raisonnables, les 30d diesel (265 ch) et 40i essence (340 ch) compléteront l'offre. Ils seront d'office couplés à la transmission intégrale et la boîte auto 8 rapports. Par la suite, un 4 cylindres diesel et une version hybride rechargeable essence viendront renforcer ses arguments sur le marché français. ●●●

C'est une première chez BMW : les compteurs passent au tout digital. Les deux écrans de 12,3" chacun se rapprochent pour donner l'impression de ne former qu'un.



Avant en cercle, les led dessinent désormais des lignes brisées. Les phares laser éclairent à 500 m, contre 300 m pour la technologie led.



Avec un volume variant de 645 à 1 860 dm³, le coffre ne progresse pas. Le cache-bagages, lui, se range électriquement sous le plancher derrière la banquette !

●●● Apprécié depuis ses débuts pour son agrément de conduite, le SUV BMW met une nouvelle fois toutes les chances de son côté. Outre la transmission intégrale, qui privilégie désormais les roues arrière en conditions normales (pour favoriser le dynamisme et la consommation), il pourra compter sur un différentiel arrière piloté, une suspension pneumatique, un contrôle actif du roulis et les roues arrière directrices, tous ces équipements étant disponibles en option. Le conducteur, de son côté, pourra se reposer sur des aides ultra-complètes incluant la conduite semi-autonome en embouteillages, l'assistant d'évitement latéral ou encore le système de stationnement 100 % automatique (gestion de la direction et de la vitesse). Le nouveau X5 ajoute deux fonctionnalités inédites : l'assistant d'arrêt d'urgence qui freine la voiture et la gare sur le côté de la route en cas de malaise du conducteur ; l'assistant de marche arrière, capable de faire reculer la voiture sur 80 m en suivant exactement le chemin emprunté en marche avant. Idéal pour se sortir d'une voie sans issue étroite. Autre proposition, un pack xOffroad qui offre à ce SUV des prestations tout-chemin améliorées avec une suspension pneumatique permettant d'augmenter la garde au sol (+80 mm), des modes de conduite dédiés (sable, rochers, graviers, neige) et des protections de châssis.

Le digital gagne du terrain

Alors qu'il aurait pu s'inscrire dans la continuité des dernières nouveautés de la marque, le X5 a décidé de franchir un pas supplémentaire dans l'habitacle. En dépit du discours que tenait ces derniers temps le constructeur, les compteurs passent pour la première fois au tout digital grâce à une dalle numérique de 12,3". Elle double ainsi celle du système multimédia qui en profite pour se rapprocher et donner un effet d'unité. L'ensemble est baptisé Live Cockpit Navigation



Le pack xOffroad offre au X5 quelques aptitudes à l'évasion grâce à une garde au sol surélevée et des modes d'évolution dédiés.



Jusqu'alors identique sur tous les modèles X, la commande de boîte arbore ici un nouveau dessin. La transmission elle-même ne change pas et compte toujours 8 rapports.



Trois 6 cylindres en ligne sont prévus au lancement : un 30d de 265 ch, un 40i de 340 ch et un M50d de 400 ch, gavé par 4 turbos!



Grâce à un empattement en hausse de 4 cm, l'espace aux places arrière progresse. Tous les passagers profiteront d'un toit panoramique 23 % plus grand.



Le système multimédia complet peut être piloté de multiples manières. Parmi elles, la reconnaissance gestuelle et la très efficace reconnaissance vocale.

Pro et sera livré de série. Pour commander le tout, BMW laisse le choix entre la molette du iDrive, l'écran tactile, les commandes vocale ou gestuelle. Le système tête haute, déjà très évolué sur les X3 et X4, gagne en taille d'affichage mais également en richesse d'informations.

Toujours proposé en 7 places, le X5 promet de dégager plus d'espace, en particulier grâce à son empattement qui progresse de 4 cm (à 2,98 m). L'accès aux places de coffre sera facilité par des sièges du rang 2 qui s'avancent électriquement. Autre raffinement : le cache-bagages s'enroule puis coulisse le long du dossier de banquette grâce à des glissières situées sur les flancs du coffre. Il vient ensuite se ranger sous le plancher, le tout automatiquement ! Toujours en deux parties (avec fonction mains libres), le hayon donne accès à un coffre dont le volume varie de 645 à 1 860 dm^3, soit des valeurs équivalentes à celles que l'on connaît aujourd'hui. ■

CONCLUSION

Le nouveau X5 met la barre très haut. Non seulement il éclipse la génération actuelle mais il se montre même plus high-tech que le vaisseau amiral de la marque, la Série 7 ! Ses équipements de confort, de sécurité et ceux relatifs au dynamisme sont parmi les plus aboutis du marché. On peut simplement regretter que la version hybride rechargeable ne soit pas disponible dès le lancement.

LA GAMME BMW X5 2019

	Lounge	xLine	M Sport	M Performance
30d 265 ch xDrive	72 400 €	77 500 €	79 050 €	-
M50d 400 ch	-	-	-	100 350 €
40i 340 ch xDrive	74 300 €	79 400 €	80 950 €	-

DS 3 Crossback GRANDES AMBITIONS

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 22 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2019

APRÈS AVOIR INVESTI LE SEGMENT DES SUV PAR LE HAUT AVEC LE 7 CROSSBACK, DS LANCE LE 3 CROSSBACK, DU GABARIT D'UN AUDI Q2. C'EST LUI QUI DOIT PERMETTRE À LA MARQUE DE S'IMPOSER EN EUROPE. SACRÉE RESPONSABILITÉ…

Par Patrice Chéreau

L'aileron de requin est un clin d'œil à la citadine DS 3 qui tire sa révérence pour laisser la place au Crossback. Le flanc se distingue aussi par ses poignées qui se déploient à l'approche du conducteur.

La marque DS, émanation de Citroën puis label premium de PSA, n'a pas eu des débuts faciles. Il suffit, pour s'en rendre compte, de regarder la gamme du constructeur : des 3 modèles historiques que sont les DS 3, DS 4 et DS 5, il n'en restera bientôt… plus aucun ! Sans être un fin connaisseur de l'industrie automobile, ce n'est pas ce qu'on appelle un signe de réussite. Il faut dire qu'en lançant cette nouvelle marque sans SUV au catalogue, PSA ne mettait pas toutes les chances de son côté. Depuis, le constat a été fait et le premier SUV a fait son apparition. Le 7 Crossback a même été présenté comme le premier modèle vraiment représentatif de ce que veut proposer le label français, en termes de prestations produit mais également de service client. Le 3 Crossback, que l'on découvre à l'occasion du Mondial de Paris (4 au 14 octobre), s'inscrit dans ce nouvel élan mais alors que le grand frère avait principalement un objectif d'image, lui se doit de faire du volume. L'avenir de la marque - désormais 100 % SUV en Europe - en dépend largement…

Premium dans les détails

Le DS 3 Crossback décline à une échelle inférieure l'ensemble des gimmicks qui ont façonné l'identité de la griffe premium. On retrouve ainsi la calandre DS Wings qui souligne les phares ainsi que la signature led verticale qui ne dessine plus une parenthèse mais une virgule. Le profil recèle plus de surprises avec notamment un petit aileron de requin situé sur la porte arrière, au niveau du montant central. Un clin d'œil à la citadine DS 3 qui avait inauguré cet effet de style, et qui cède sa place au Crossback. Les poignées classiques sont remplacées par un



DS a compris que premium rimait avec technologique. A côté de l'offre classique de moteurs, le 3 Crossback proposera une version 100 % électrique de 100 kW (136 ch) pour une autonomie de 300 km (WLTP).

Le 3 Crossback est à la page en matière d'équipement. Il pourra ainsi être doté des phares Matrix led ou de la conduite semi-autonome en embouteillages.

DS AUTOMOBILES

système affleurant qui se déploie automatiquement lorsque le conducteur s'approche, comme sur une Tesla ou un Range Rover Velar. A l'arrière, l'air de famille avec le grand frère est saisissant bien qu'ici, le hayon ne soit pas autoclave (les feux sont scindés entre la carrosserie et le hayon).

L'aménagement de l'intérieur a fait l'objet de nombreux efforts pour que l'ambiance se distingue de ce que l'on connaît chez les Allemands. Et c'est réussi! La console reprend les boutons de vitres électriques découverts sur le 7 Crossback. En revanche, l'écran de 10,3" n'est pas posé devant la planche de bord mais à son sommet, sur la casquette. En dessous, les commandes et les bouches d'aération sont regroupées dans des losanges chromés. Cinq ambiances différentes, baptisées Inspiration DS comme chez le grand frère, seront proposées pour personnaliser l'intérieur.

Qui dit premium dit forcément technologique. Au chapitre des raffinements, le nouveau venu sera pourvu des compteurs numériques, du système de conduite semi-autonome (régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages couplé à l'aide active au maintien dans la voie), du stationnement semi-automatique (gestion de la direction) et des phares Matrix led. Ces derniers permettent de rouler constamment en pleins phares sans jamais éblouir les autres usagers, grâce à l'extinction d'une partie du faisceau en cas de besoin.

Le DS 3 Crossback utilise une toute nouvelle plateforme qui peut recevoir une motorisation 100 % électrique. Disponible dès mi-2019, elle reposera sur un moteur électrique de 100 kW (136 ch) pour 260 Nm de couple, alimenté par une batterie de 50 kWh positionnée sous le plancher. De quoi revendiquer des performances énergiques avec un 0 à 100 km/h parcouru en 8,7 s. La recharge pourra être effectuée sur une borne rapide (100 kW) garantissant un gain d'autonomie de 10 km par minute de charge (80 % en 25 mn). Avec le chargeur embarqué (7 kW), il faudra compter 8 heures pour récupérer les 300 km d'autonomie (selon le cycle WLTP). Du côté des motorisations classiques, le DS 3 Crossback aura à son service trois moteurs essence PureTech (100, 130 et 155 ch EAT8) et deux BlueHDi (100 et 130 ch). ■

CONCLUSION

Doté d'une forte personnalité esthétique, équipé des derniers raffinements en termes d'aides à la conduite et ménageant une ambiance à part dans l'habitacle, le DS 3 Crossback a de quoi se distinguer de la concurrence.
Sa version 100 % électrique est un atout supplémentaire pertinent sur un SUV urbain. Il ne lui reste qu'à se faire connaître.

LE DS 3 CROSSBACK DÉVOILÉ AVEC QUATRE MOIS D'AVANCE!



ILLUSTRATION : JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Dans le dernier numéro de l'Auto-Journal Evasion & 4x4, vous découvriez déjà les traits définitifs du DS 3 Crossback, soit quatre mois avant sa révélation officielle! Notre illustrateur avait réussi à modéliser fidèlement les détails comme les phares avant dotés de la technologie Matrix led, l'aileron de requin ou encore les poignées affleurantes!

Lexus UX 250h
OBJECTIF EUROPE

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 35 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2018

PENSÉE POUR LES ETATS-UNIS, LA MARQUE LEXUS N'A QUE RÉCEMMENT NOURRI DES AMBITIONS POUR L'EUROPE. LESQUELLES SE CONCRÉTISENT AUJOURD'HUI AVEC LA PRÉSENTATION DU UX, LE PREMIER SUV LEXUS POUR LE VIEUX CONTINENT.

Par Michel Courtois



Le plus petit SUV de la gamme Lexus (4,50 m) joue un positionnement haut de gamme avec son ensemble hybride - non rechargeable - de 178 ch.

Choisir c'est renoncer disait l'écrivain André Gide. Pourtant, en choisissant d'attaquer le marché américain avec un label premium spécifique, Toyota n'a pas renoncé à le commercialiser dans d'autres pays. Il a seulement attendu le bon moment. Lexus est ainsi entré discrètement en Europe au milieu des années 2000 avec un RX trop grand (4,75 m) pour intéresser le cœur du marché, mais affirmant déjà son penchant technologique grâce à son système hybride pionnier. Trois générations plus tard, le RX est toujours hybride, il a gagné une forte personnalité esthétique et quelques centimètres en longueur (4,89 m). Une hausse de gabarit qui a laissé de la place au NX (4,63 m), apparu en 2014, encore trop imposant pour se battre avec les stars du marché français. Cette mission a été confiée au UX.

Première constatation, le Japonais est plus compact mais n'est pas petit pour autant. Avec ses 4,50 m, il est plus long qu'un Peugeot 3008 de 5 cm et qu'un BMW X1 de 6 cm. Une façon de le différencier de son cousin de chez Toyota, le C-HR (4,36 m), avec lequel il partage ses dessous. La carrosserie se plie au style maison fait de lignes acérées et de proportions musclées. Un langage de design qui semble moins caricatural à l'échelle d'un SUV compact. Que l'on aime, ou pas, il a au moins l'avantage d'offrir une vraie alternative aux premiums allemands.

Le premium à la japonaise

Même réflexion dans l'habitacle : le UX cultive le sens de la différenciation. Ce n'est pas plus gai que ce que l'on connaît de l'autre côté du Rhin mais ça a le mérite de changer. Seule bizarrerie, les commandes rotatives implantées de part et d'autre de la casquette des compteurs : ça n'est ni esthétique, ni pratique. L'écran multimédia enchâssé dans la planche de bord mesure 7'' de série et 10,3'' lorsqu'il est équipé de la fonction navigation, proposée en option. La finition, matériaux comme ajustements, promet d'être au niveau des standards de la catégorie. Pour ce qui est de son sens de l'accueil, le UX joue à peu de choses près la même partition que son cousin le Toyota C-HR. La ligne dynamique, caractérisée par un montant ¾ arrière plongeant et un hayon fortement incliné, ne crée pas les meilleures conditions d'accès





La présentation bénéficie de matériaux de qualité et d'assemblages soignés. L'ensemble n'est en revanche pas très gai.



Comme le Toyota C-HR, avec lequel il partage son châssis, le UX ne semble pas donner la priorité ni aux passagers arrière, ni aux bagages.

Comportement et gestion de la chaîne hybride, Lexus annonce avoir travaillé sur l'agrément de conduite. A vérifier rapidement!



LEXUS

et d'habitabilité. Les passagers de la banquette devront courber l'échine avant de s'installer et il faudra apprendre à voyager léger, le coffre ne proposant que 300 dm³ de volume de chargement. Un BMW X1 et un Peugeot 3008 en revendiquent respectivement 205 et 220 dm³… de plus!

Le UX reprend à son compte le châssis du C-HR. C'est déjà une bonne nouvelle dans la mesure où cette plateforme fait état de belles capacités dynamiques. Mais, label premium oblige, Lexus s'est attaché à faire mieux. Grâce à l'utilisation d'aluminium pour les portes, les ailes et le capot, combiné à un matériau composite pour le hayon, le poids a été contenu à 1 540 kg (en version deux roues motrices). Le constructeur annonce parallèlement le centre de gravité le plus bas de la catégorie, ce qui devrait jouer en faveur du comportement mais pas de la garde au sol (160 mm). Amortissement piloté, système de contrôle vectoriel du couple par freinage et nouveau moteur de direction assistée promettent également d'apporter leur pierre à l'édifice.

Un caractère dynamique qui devrait aller de pair avec la nouvelle chaîne hybride (non rechargeable). Laquelle marie un inédit 4 cylindres 2.0 (injections directe et indirecte, taux de compression élevé 13 :1…) à un moteur électrique placé sur le train avant. L'ensemble développe 178 ch ce qui permet d'avancer un 0 à 100 km/h en 8,5 secondes. La consommation, elle, devrait se situer autour des 4,3 l/100 km selon l'objectif du constructeur. La boîte fait toujours appel à un système à variation continue et une version 4 roues motrices est disponible via l'ajout d'un moteur sur le train arrière, qui n'est cependant pas synonyme de hausse de puissance. ■

CONCLUSION

Le nouveau UX peut d'ores et déjà compter sur deux arguments dans la catégorie des SUV premium compacts : son style et son offre hybride. En revanche, sa capacité d'accueil n'a pas été sa principale préoccupation mais le succès du C-HR, malgré les mêmes défauts, l'a peut-être rassuré sur le sujet. La vraie inconnue réside finalement dans l'agrément de conduite que procurera l'hybride.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 34 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2018

Audi Q3 II
CARRURE D'ATHLÈTE

DISTANCÉ PAR SES RIVAUX DE TOUJOURS, BATTU PAR SES PROPRES FRÈRES (PETIT ET GRAND), LE Q3 N'ÉTAIT PLUS QUE L'OMBRE DE LUI-MÊME. HEUREUSEMENT, AUDI LUI OFFRE UNE NOUVELLE GÉNÉRATION TAILLÉE POUR SE FAIRE REMARQUER.

Par Patrice Chéreau

La nouvelle identité des SUV Audi se reconnaît immédiatement à la calandre octogonale en relief. Cinq moteurs seront proposés au lancement, trois essence (150, 190 et 230 ch) et deux diesels (150 et 190 ch).

AUDI

Le Q3 est du genre ponctuel, ni en avance, ni en retard. Lancé en 2011, très légèrement restylé en 2015, il devait en toute logique être entièrement refondu cette année après 7 ans de carrière. Un timing classique qui aura paru bien long au Q3 premier du nom… Imaginez un peu, sur le début 2018, il s'est moins vendu en France que son petit frère le Q2 - au positionnement pourtant décalé - et que son grand frère le Q5 - au prix pourtant supérieur. Et lorsque l'on compare l'Audi à la star du segment, le BMW X1, on remarque que le Q3 se vend presque deux fois moins… C'est donc par la petite porte que l'actuelle génération quitte la scène pour laisser sa place à une nouvelle mouture taillée pour prendre sa revanche.

Déclencher le coup de cœur

Le Q3 n'était esthétiquement plus au goût du jour, c'est un fait, mais lorsqu'on le compare à son remplaçant, on a l'impression que deux décennies les séparent. Le nouveau langage stylistique de la famille Q - découvert sur le Q8 (cf. p.28) - transfigure le SUV compact et on se dit qu'il a désormais les arguments pour déclencher l'achat coup de cœur, au même titre qu'un… Range Rover Evoque. La calandre octogonale au traitement 3D, entourée de larges prises d'air et surlignée de phares expressifs, affirme le caractère sportif. Lequel est habilement accentué par les épaulements marqués situés en haut des flancs, à l'avant comme à l'arrière. La poupe perd son hayon autoclave (dont les feux sont solidaires) mais sans transfigurer l'identité actuelle.

Sa stature plus imposante, le Q3 la doit indéniablement à son nouveau style mais les 10 cm gagnés en longueur n'y sont bien évidemment pas étrangers non plus. Jusqu'alors plus proche du Q2 (4,19 m) avec ses 4,39 m, le SUV compact tend désormais vers le Q5 (4,66 m) avec 4,49 m de longueur. Un changement de gabarit rendu possible par l'adoption de la récente plateforme MQB, plus légère, plus rigide et capable de recevoir différents modes de propulsion. En dépit de cela, le Q3 arrivera sur le marché avec une offre de motorisations classiques, exceptée la nouvelle nomenclature à laquelle il convient de s'habituer. Sous le capot, uniquement des 4 cylindres avec les 35 TFSI (150 ch), 40 TFSI (190 ch) et 45 TFSI (230 ch) pour les essence; et les 35 TDI (150 ch) puis le 40 TDI (190 ch). Deux boîtes de vitesses, manuelle 6 rapports et à double embrayage robotisée 7 vitesses, seront proposées ainsi que deux transmissions, roues avant motrices ou Quattro.

Dans l'habitacle, les passagers arrière seront les premiers à profiter des 10 cm supplémentaires sur la longueur, dont 8 se retrouvent dans l'empattement. Hier à l'étroit, ils seront désormais bien installés avec suffisamment de place aux jambes comme en garde au toit pour que des adultes voyagent confortablement. Pour ajouter à leur bien-être, ●●●

La nouvelle plateforme (MQB) permet au Q3 de gagner 10 cm en longueur dont 8 profitent à l'empattement. Cela devrait jouer sur l'habitabilité et la stabilité.



Les compteurs sont exclusivement digitaux, seule leur taille varie en fonction du niveau de finition. Implanté plus bas que dans la génération actuelle, l'écran multimédia est tactile et capacitif.

●●● l'assise de banquette coulisse sur 15 cm suivant le schéma 1/3-2/3. Les dossiers, eux, s'ajustent en inclinaison sur trois positions et se rabattent sur l'assise en trois parties (40/20/40). Dans cette configuration, le volume de coffre atteint 1 525 dm³ ce qui constitue un progrès de 160 dm³. A noter qu'il est possible de ranger le cache-bagages sous le plancher de coffre. Lorsque 5 passagers sont à bord, et en fonction de la position de la banquette, la capacité de chargement varie de 530 à 675 dm³, une excellente valeur en progrès de 215 dm³!

Compteurs digitaux pour tous

Plus accueillant, le Q3 l'est également à l'avant. L'aménagement de la planche de bord a radicalement changé et il est bien difficile d'identifier le lien de parenté entre les deux générations. La principale différence tient dans le positionnement de l'écran multimédia qui passe du sommet de la planche de bord au milieu de la console centrale, sous les bouches d'aération. Un nouvel emplacement qui obligera le conducteur à quitter la route des yeux. Mais cet écran de 10,1" (25,6 cm) pourra être doublé des compteurs virtuels de 12,3" (31,2 cm) présentant toutes les informations indispensables à la conduite. Bonne nouvelle, même les versions d'entrée de gamme disposeront de ces deux équipements, dans une taille plus modeste de respectivement 8,8" (22,3 cm) et 10,25" (26 cm), ce qui est nouveau pour les compteurs. L'interface du système multimédia offre la possibilité d'organiser les icônes, comme sur un smartphone, et intègre la reconnaissance d'écriture pour entrer une adresse par exemple. Une carte SIM intégrée au véhicule donne accès à un ensemble de services connectés qui vont des informations sur le trafic ou la météo à la signalisation - entre modèles équipés du même système - des dangers ou des places de parking libres.

Dans ses versions haut de gamme, le Q3 pourra recevoir les systèmes d'aide à la conduite comme la surveillance des angles morts, le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages ou encore l'aide active au maintien dans la voie. De série, il sera doté du freinage d'urgence auto avec reconnaissance des piétons et des cyclistes. ■



La boîte robotisée sera livrée d'office avec les 40 et 45 TFSI. Seuls les 35 TDI et TFSI pourront recevoir la boîte manuelle.



Le hayon n'est plus autoclave (dont les feux sont solidaires) mais il ouvre sur un coffre beaucoup plus accueillant (530 à 675 dm³).

CONCLUSION

Hormis le nom, le nouveau Q3 n'a pas grand-chose à voir avec son prédécesseur. Sa ligne plus séduisante est son meilleur atout, mais pas le seul. La nouvelle plateforme lui permet de soigner l'espace aux places arrière et dans le coffre. La technologie embarquée fait un bond en avant à l'image des deux écrans digitaux, de série. Reste à vérifier qu'il sera à la hauteur du BMW X1 en matière d'agrément de conduite.

TENDANCES convoitises

Actu Commerciale

Réalisation : Thibault COCARDON

FOSSIL

Montre Q EXPLORIST HR - FTW4016

Prix de vente indicatif : 279 €

Il est temps de partir à l'aventure ! Avec ce nouveau modèle, vous restez connecté où que vous alliez. Personnalisez l'écran et suivez automatiquement votre activité. Multiples fonctions : écran tactile, microphone, affichage des notifications, lampe LED, suivi de la fréquence cardiaque, assistant Google… Charge rapide (1h pour 80%). Capteurs : Accéléromètre, gyroscope, fréquence cardiaque, NFC, GPS. Boitier en acier 45 mm de diamètre. Mémoire 512MB. Stockage : 4GB. Etanche 30 m.

◆www.fossil.com/fr



CHANEL

Cologne Allure Homme Sport

Prix de vente indicatifs : 68.50 € en 50 ml / 95.99 € en 100 ml

Une fragrance vivifiante avec une composition énergisante portée par une explosion d'agrumes, amplifiée par la note épicée de l'élémi, sur un fond de notes cédrées et musquées... Un frais-tonique qui réveille les sens.

◆www.chanel.com/fr



FIGARET PARIS

Chemise contemporaine

Prix de vente indicatif : 95 €

Cette chemise unie iconique de coton double retors est réalisée dans une coupe légèrement ajusté.
Alliant modernité et classicisme, son col ouvert italien est parfaite avec une cravate.

◆www.figaret.com/fr





PARROT

Drone Parrot Bebop 2 power

Prix de vente indicatif : 699 €

Le Parrot Bebop 2 Power a totalement repensé l'ergonomie de pilotage pour offrir à tous le maximum de sensations grâce à de nouvelles fonctionnalités et modes de pilotage intelligents.

◆www.parrot.com



BARBIER BONHOMME

Bonhomme « grooming for men » est un concept store conçu à 100% pour les hommes, qui a vu le jour il y deux ans dans le quartier Montorgueil à Paris et aujourd'hui, c'est à Nantes, dans le quartier Decré que ce barber shop s'installe pour sa première ouverture en province.
200 m2 sur deux niveaux, dans un univers au design classique revisité, où l'on s'occupe de vous, de la tête aux pieds : barbier, coiffeur, boutique et soins esthétiques dans ce tout premier SPA masculin à Nantes.

www.bonhomme.com

AKILLIS

Ouverture boutique

Au plus près de la Place Vendôme, Caroline Gaspard, fondatrice d'AKILLIS, ouvre les portes de son nouvel écrin pour accueillir ses collections de joaillerie avant-gardistes. Les clients pourront s'y approprier les créations au cours d'un moment privilégié. 354 rue Saint-Honoré, 75001 Paris.

◆www.akillis.com



PORSCHE MACAN

FIGURE IMPOSÉE

Sur le marché depuis 2014, le Macan passe par la case restylage. Cela se voit surtout à l'arrière et dans l'habitacle.



Le Macan restylé se reconnaît à ses feux arrière reliés par une bande lumineuse, de nouvelles jantes et des couleurs inédites.

VICTOR JON GOICO/PORSCHE

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2018



CLÉMENT CHOULOT

	DE JANVIER À JUILLET		ÉCART 2018/2017
	Volume 2018	Volume 2017	(%)
Peugeot 3008 II	53 725	43 328	+ 24
Renault Captur	44 405	41 414	+ 7,2
Peugeot 2008	42 233	43 170	- 2,2
Dacia Duster II	28 502	22 595	+ 26,1
Citroën C3 Aircross	25 006	–	–
Peugeot 5008 II	19 596	7 554	+ 159,4
Renault Kadjar	18 036	18 982	- 5
Nissan Qashqai II	16 430	15 793	+ 4
VW Tiguan II	14 433	16 141	- 10,6
Toyota C-HR	11 997	10 832	+ 10,8

HIÉRARCHIE STABLE

Peu de changement depuis le début de l'année dans les 10 SUV les plus vendus. Seul le Renault Captur, troisième sur les quatre premiers mois de 2018, a réussi à prendre l'avantage sur le Peugeot 2008. Pour le reste, chacun garde sa place. En dépit des nouveaux venus (Dacia Duster II, Citroën C3 Aircross), les trois modèles qui dominent le marché sont toujours loin devant.

303

C'EST, EN POURCENTAGE, LA HAUSSE DES VENTES DE PORSCHE EN AOÛT SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS! UNE PROGRESSION QUI SE CONSTATE, À DIFFÉRENTS DEGRÉS, CHEZ PRESQUE TOUS LES CONSTRUCTEURS. ELLE S'EXPLIQUE PAR LA VOLONTÉ D'IMMATRICULER UN MAXIMUM DE VÉHICULES EN STOCK AVANT L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU NOUVEAU CYCLE DE CONSOMMATION WLTP AU 1ER SEPTEMBRE.

EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE...

Jaguar comptera bientôt 4 SUV. Après les F-Pace, E-Pace et le I-Pace (100 % électrique), c'est le J-Pace qui est attendu en 2021. Il coiffera la gamme SUV en proposant 7 places pour rivaliser avec les Audi Q7 et BMW X5.

Land Rover remplacera bel et bien le mythique Defender, disparu du catalogue en 2016, à l'horizon 2020. Aucun détail n'a filtré sur le style du nouveau venu mais on sait que les designers resteront fidèles au caractère de l'original.

Mercedes ne tardera pas à renouveler la version coupé du GLE, dans la foulée de la présentation de ce dernier au Mondial. Un changement qui fera grand bien sachant que le modèle actuel repose encore sur le châssis de feu le ML.


Les motorisations essence évoluent à la marge. Le diesel ne fait pas son retour ni l'hybride son entrée.

Véritable best-seller de Porsche (350 000 unités vendues depuis le lancement), le Macan a droit au service minimum pour son restylage. Nouvelles jantes, nouveaux coloris et phares arrière en relief désormais reliés par un bandeau, voilà pour les modifications extérieures. Dans l'habitacle, l'écran multimédia passe de 7" à 11" et le régulateur de vitesse s'enrichit de la fonction embouteillages jusqu'à 60 km/h. Pas de bouleversement sous le capot non plus puisque le 4 cylindres 2.0 de 252 ch est reconduit tel quel, si ce n'est l'ajout d'un filtre à particules. La version S devrait gagner quelques chevaux en passant de 340 à 354 ch, tout comme le Turbo, qui recevra le 2.9 V6 biturbo du Cayenne (440 ch contre 400 ch aujourd'hui). Le diesel ne fera pas son retour sous le capot du Macan, quant à l'hybridation, il faudra attendre la future génération (vers 2021).


L'écran multimédia gagne en taille et le système s'enrichit de nouveaux services connectés.

SUZUKI JIMNY

MINI-CLASSE G



Trop élitiste le Mercedes Classe G? Suzuki a la solution: le nouveau Jimny! Style cubique, calandre verticale, feux ronds, bas de caisse musclés, le petit 4x4 japonais (3,65 m) s'offre une carrure de baroudeur. Ce qu'il est réellement avec son châssis échelle, ses essieux rigides et sa transmission 4x4 permanente. L'habitacle est sommaire mais pas dénué de charme d'autant qu'il reçoit des équipements modernes (écran tactile, aides à la conduite…). Sous le capot, un 1.5 essence de 102 ch (BVM5/BVA4). Commercialisation courant de l'automne.

RENAULT ARKANA

Campagne de Russie

Déja bien implanté sur le marché russe grâce à ses marques Renault, Dacia et Lada, le groupe français continue son opération séduction en dévoilant au Salon de Moscou l'Arkana. Il s'agit du premier SUV coupé proposé par un constructeur généraliste ! Sous une ligne dynamique et équilibrée, ce show-car proche de la commercialisation vient se positionner, avec ses 4,54 m, entre le Kadjar et le Koleos. S'il ne dépareillerait pas dans la gamme hexagonale, il cache des dessous qui le destinent plus aux marchés de conquête. Il repose ainsi sur la (vieille) plateforme de l'actuel Duster. Ça lui permet de serrer les coûts de production et d'ajouter l'argument des 4 roues motrices. Cela étant, il serait aussi capable d'utiliser la plateforme de la future Clio (2019). Sous le capot, la marque annonce des moteurs de dernière génération: le 1.3 TCe essence voire le 1.5 Blue dCi selon les marchés. Commercialisation début 2019, en Russie dans un premier temps.


BENOIT CHIMENES/ADDITIVE

FIAT 500X

Discret restylage

Il faudra avoir l'œil aiguisé pour reconnaître du premier coup la 500X restylée. Les phares avant dotés d'une nouvelle signature lumineuse (et désormais full led en option) et ceux de l'arrière, intégrant un morceau de carrosserie, seront les meilleurs indices. Dans l'habitacle, le nouveau volant et les compteurs redessinés complètent une dotation enrichie (alerte au changement de voie, feux de route auto, surveillance du trafic arrière…). Mais c'est sous le capot que se cachent les vraies nouveautés. Les moteurs essence sont inédits et à la pointe de la technologie (filtre à particules, injection directe, admission variable). On découvre ainsi un 3 cylindres 1.0 turbo (120 ch) et un 4 cylindres 1.3 (150 ch). Les diesels sont reconduits quasiment en l'état. Ils adoptent tous un catalyseur SCR et le 2.0 Mjt gagne 10 ch à 150 ch. Les prix, qui démarrent juste sous les 19 000 €, sont en hausse.



EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE... EN COULISSE...

Porsche ne pouvait pas rester sans réagir aux assauts des BMW X6, Mercedes GLE Coupé et maintenant Audi Q8. La marque prépare sa riposte sous la forme d'un Cayenne coupé, dont l'arrivée est prévue en 2019.

Renault fait déjà circuler son Koleos restylé, attendu pour le début 2019. Non pour valider les légères retouches esthétiques mais pour finaliser la mise au point du nouveau 2.0 Blue dCi (160 et 200 ch).

Skoda, au positionnement pragmatique et familial, lancera un Kodiaq doté d'un profil façon coupé! Réservée à la Chine, cette version GT ne sera pas disponible en sept places et proposera deux 2.0 TSI essence (186 et 220 ch).

ESSAI

DÉCOM

PLEXÉ

LES AUDI AU STYLE TIMIDE, C'EST FINI ! C'EST EN TOUT CAS LE MESSAGE QU'ENVOIE LE NOUVEAU PORTE-DRAPEAU DE LA FAMILLE SUV, LE Q8. CE NE SERA PAS DE TROP POUR ESPÉRER FAIRE DE L'OMBRE À SES ILLUSTRES RIVAUX, DONT LE PORSCHE CAYENNE POUR NE CITER QUE LUI.

Par Pierre Richet Photos Yann Lefebvre



AUDI Q8
50 TDI 286 CH BVA 8 QUATTRO S LINE

PRIX : 85 200 €

PUISSANCE FISCALE : 18 CV

MALUS : 8 460 €

ESSAI AUDI Q8

50 TDI 286 CH BVA 8 QUATTRO S LINE

A priori, le Q8 - version plus sportive et plus high-tech du Q7 - ne manquait pas à la gamme Audi. Pour justifier son arrivée, le constructeur aurait pu choisir de le présenter là où il trouvera sa future légitimité, que ce soit dans une station de ski huppée d'Europe ou sur un marché friand de SUV très haut de gamme, comme le pays hôte de la dernière Coupe du monde par exemple. Aucune de ces deux options n'a été retenue. La marque d'Ingolstadt a préféré organiser les premiers essais dynamiques du Q8 là où il ne (re)mettra jamais les roues : dans le désert d'Atacama, au Chili ! Faute de garantir des conditions de roulage réalistes, cette destination offre des paysages à couper le souffle et un terrain de jeu infini qui rappelle à nous autres conducteurs européens brimés, que SUV est partout dans le monde synonyme de liberté. En route pour cette destination spectaculaire pour l'essai d'un nouveau venu… qui ne l'est pas moins.

Le châssis du Lamborghini

BMW et Mercedes l'ont fait, Audi suit aujourd'hui le mouvement en intercalant entre ses SUV classiques un modèle plus sportif. Le Q8 reprend la base technique du Q7 (l'empattement de 3 m est équivalent) mais se montre à la fois plus court de 6 cm (à 4,99 m), plus large de 3 cm (à 2,00 m) et plus cher… de près de 10000 € ! Certes, il reçoit un diesel plus puissant et des équipements dernier cri, mais quand même. Le Q8 est aussi moins haut de 3 cm (à 1,71 m), doté d'une ligne de pavillon plongeante - qui le prive logiquement de l'option 7 places - et de fenêtres sans encadrement. Plus sculptée et plus agressive, la face avant inaugure la nouvelle identité de la famille Q et donne un sacré coup de vieux au Q7. A l'arrière, outre la vitre de hayon très inclinée, on remarque le bandeau qui relie les phares, un clin d'œil au mythique coupé Quattro des années 80. Des phares qui s'allument automatiquement lorsque le conducteur s'approche.

Si le Q8 partage son châssis (MLB Evo) avec le Q7, il le fait aussi avec le Porshe Cayenne, le Bentley Bentayga ou encore le Lamborghini Urus (cf. p.46). Il n'y a donc pas de (mauvaise) surprise à attendre du comportement de ce nouveau venu. A plus fortes raisons lorsqu'il est équipé des raffinements électroniques mis à sa disposition, au rang desquels on retient la suspension pneumatique sport ou encore les roues arrière directrices… en option. Au volant, le conducteur apprécie la sensation de légèreté et ça n'est pas uniquement parce qu'il aura été délesté de quelques milliers d'euros supplémentaires. Les roues arrière directrices font grand bien à ce beau bébé (2145 kg), aidant la poupe à tourner dans les virages serrés. Placé sous •••

Qualités

Compromis comportement/confort

\+

Habitabilité/coffre préservés

\+

V6 diesel onctueux

Défauts

Pas encore de vraie hybridation

–

Boîte parfois hésitante

–

Prix salé

ÉQUIPÉ DES BONNES OPTIONS, LE Q8 BRILLE AUTANT SUR QUE LOIN DU BITUME.



Doté du même empattement que le Q7, le Q8 offre une place royale aux passagers arrière. La banquette coulisse mais en option. Mesquin !



La finition S line reçoit des sièges sport qui offrent un très bon maintien. En revanche, les sièges à contours individuels lui sont refusés. Dommage.

La planche de bord passe au tout digital avec un écran 10,1" pour l'infodivertissement et un autre, de 8,6", pour les commandes de confort. L'ambiance n'est pas très chaleureuse mais la présentation se montre raffinée.

••• la surveillance du système 4 roues motrices Quattro (60 % du couple est envoyé vers les roues arrière), le comportement se montre terriblement efficace mais reste, selon nous, un ton en dessous de ce dont est capable un Cayenne. Le niveau de confort est en revanche bluffant, les suspensions parvenant à digérer les défauts de la chaussée malgré le poids suspendu et la montre pneumatique généreuse de ce modèle d'essai (22 pouces).

Une hybridation mais légère

Lors de notre prise en mains, le Q8 n'était disponible qu'avec une seule motorisation, le 50 V6 TDI. Un "banal" diesel donc, auquel le constructeur adjoint heureusement une micro-hybridation (MHEV ou mild-hybrid). Ce système repose sur un alterno-démarreur de 48 V qui aide le moteur thermique en cas de forte sollicitation voire, dans le meilleur des cas, déplace le véhicule seul les premiers tours de roues. Audi annonce une baisse de la consommation de l'ordre de 0,7 l/100 km. A confirmer. Une chose est sûre : c'est un choix technologique bien peu ambitieux sur un véhicule de ce prix et pour une marque dont le slogan est "L'avance par la technologie". L'ensemble V6 et hybridation légère n'éprouve pas de difficulté à propulser le Q8 même si l'altitude de notre essai (3 500 m) empêche le moteur thermique de respirer librement. Seule la boîte Tiptronic 8, qui pâtit de quelques à-coups, semble parfois avoir du mal à se faire oublier. Au catalogue seront également proposés un 45 TDI (V6 diesel de 231 ch) et un 55 TSI (V6 essence de 340 ch), tous deux équipés de la micro-hybridation.

Le Q8 arrive après le renouvellement des A8 et A6. Une bonne nouvelle pour lui puisqu'il en reprend la planche de bord organisée autour de trois écrans digitaux. L'ambiance high-tech séduira les amateurs mais il faudra à certains conducteurs un temps d'adaptation non négligeable. Lequel sera également mis à profit pour maîtriser l'utilisation des 39 aides à la conduite disponibles permettant à cette Audi d'atteindre le niveau 3 (sur 5) de la conduite autonome. L'habitabilité se révèle excellente à toutes les places et même royale à l'arrière, ce qui est plutôt inédit dans un SUV coupé. Des adultes pourront sans mal étendre leurs jambes et ils auront la satisfaction de profiter d'une garde au toit suffisante. Ce SUV haut de gamme n'oublie pas non plus les aspects pratiques comme la banquette coulissante (260 €) ou un volume de coffre accueillant de 605 dm³. ■

Conclusion

★★★★☆

Le Q8 ne compte pas uniquement sur sa ligne pour séduire. Sa planche de bord high-tech, sa présentation ultra-soignée et sa belle habitabilité en font un modèle particulièrement agréable à vivre. Comportement et confort satisferont les plus exigeants à condition qu'ils aient les moyens de s'offrir les bonnes options. Reste le prix et l'hybridation légère 48 V qui, sur un véhicule porte-drapeau, est un peu… légère !

RIVAL DÉSIGNÉ DU CAYENNE, LE Q8 EN PARTAGE LE CHÂSSIS. LE COMPORTEMENT EST TRÈS EFFICACE.



De série à partir de S line, l'écran digital des commandes de climatisation est aussi doté d'une reconnaissance d'écriture.



Malgré son hayon incliné, le Q8 propose encore un volume de chargement accueillant de 605 dm³ mais pas d'option 7 places.



Chaque phare HD Matrix led est composé de 24 segments lumineux qui s'allument ou s'éteignent en fonction des circonstances.

Prix

Modèle hors options : 85 200 €	Modèle à l'essai : 109 190 €
Émissions CO_2 : **178 g/km**	Puissance fiscale : **18 CV**
Malus : **8460 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de la pression des pneus, ESP, freinage automatique d'urgence, Isofix places passager avant et extérieures arrière, préparation de l'habitacle à la collision, radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : Audi Connect (3 ans), audio 10 HP 180 W, climatisation auto bizone, compteurs digitaux 12,3" Audi Virtual Cockpit, démarrage sans clé, détecteurs de pluie et de luminosité, frein à main électrique, hayon électrique, interfaces smartphone (Apple CarPlay et Android Auto), jantes 21", navigation 3D avec MMI tactile 10,1", modes de conduite, phares full led, ports USB (2), rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseurs extérieurs et intérieur photosensibles, sellerie cuir/Alcantara, services connectés (infos, météo, prix carburants...), sièges avant électriques Sport à mémoires côté conducteur et appuis lombaires électriques, suspensions pneumatiques Sport, volant Sport.

Options

↳ option modèle essayé	
↳ Accès sans clé et hayon mains libres	840 €
↳ Affichage tête haute	1650 €
↳ Barres de toit	480 €
↳ Banquette coulissante avec dossiers réglables en inclinaison	260 €
↳ Climatisation automatique 4 zones	950 €
↳ Direction intégrale (roues arrière directrices)	1360 €
Hi-Fi Bang & Olufsen 23 HP 1 920 W	7710 €
↳ Jantes 22"	1540 €
↳ Mémoires siège passager avant	720 €
↳ Peinture métallisée	1240 €
↳ Phares HD Matrix led	2000 €
↳ Planche de bord habillée de cuir avec surpiqûres	1720 €
↳ Sellerie cuir	1360 €
↳ Sièges avant et arrière chauffants	940 €
↳ Sièges Sport Plus	1560 €
↳ Vision nocturne	2480 €

Packs

↳ pack modèle essayé	
↳ **Pack assistance pour la ville**	**1720 €**
Assistant de croisement, assistant de changement de voie, avertisseur de sortie, alerte de trafic arrière	
↳ **Pack assistance route**	**2270 €**
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, assistant d'efficience, assistant d'évitement d'urgence, assistant au changement de direction, gestion auto des feux de route	
↳ **Pack assistance stationnement**	**900 €**
Stationnement semi-automatique avec caméras panoramiques	

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**245**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**6,3**
Consommations	
Mixte (l/100 km)	**6,8**
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	**7,3 / 6,5**
Réservoir (l)	**75**

Dimensions

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,99 / 2 / 1,71**
Empattement (m)	**3**
Volume 5 places	**605 / 1755**

Technique

Moteur	V6, turbodiesel, injection directe common rail + alterno-démarreur 48 V
Cylindrée (cm³)	2967
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 2250
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	13,3
Suspension avant	essieu à 5 bras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu à 5 bras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4x4 permanent (40%-60%)
Boîte de vitesses	BVA 8
Rapports de boîte	5 / 3,2 / 2,14 / 1,72 / 1,31 / 1 / 0,82 / 0,64
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2145 / 3500
Pneumatiques	Hankook Ventus S1 evo³
Dimensions	285/40 R 22

SANS CONCESSION

BMW X4
20D 190 CH BVA8 XDRIVE M SPORT

PRIX : 63 000 €

PUISSANCE FISCALE : 11 CV

MALUS : 1 740 €

OPTER POUR UN SUV COUPÉ REVIENT SOUVENT À FAIRE DES CONCESSIONS SUR LE CONFORT OU L'ASPECT PRATIQUE. LE NOUVEAU BMW X4 PROMET QUE NON. NOUS L'AVONS SOUMIS AU SUPER ESSAI POUR VOIR S'IL DIT VRAI.

Texte Michel Courtois Photos Christian Martin

Sur la route

Le pari était osé. Défricher une nouvelle espèce automobile en mélangeant deux catégories existantes mais a priori peu compatibles, pour ne pas dire antinomiques, le SUV et le coupé. L'aventure ne semblait pas gagnée d'avance et pourtant, avec le recul, BMW peut se féliciter d'avoir couru le risque. Les SUV coupés se sont installés dans le paysage automobile et s'ils ne représentent pas forcément de gros volumes, ils jouent le rôle de véhicule d'image particulièrement intéressant pour les marques. Apparu dans la foulée du pionnier X6, le petit frère X4 s'est taillé une belle place, s'écoulant à 200000 unités depuis 2014. Alors qu'il aurait dû connaître un simple restylage de mi-carrière, BMW lui offre une toute nouvelle génération après seulement 4 ans d'existence. Il profite en fait du récent renouvellement du X3 pour en récupérer les dessous et la technologie, tout en développant ses aspects pratiques. Ou comment concilier l'inconciliable.

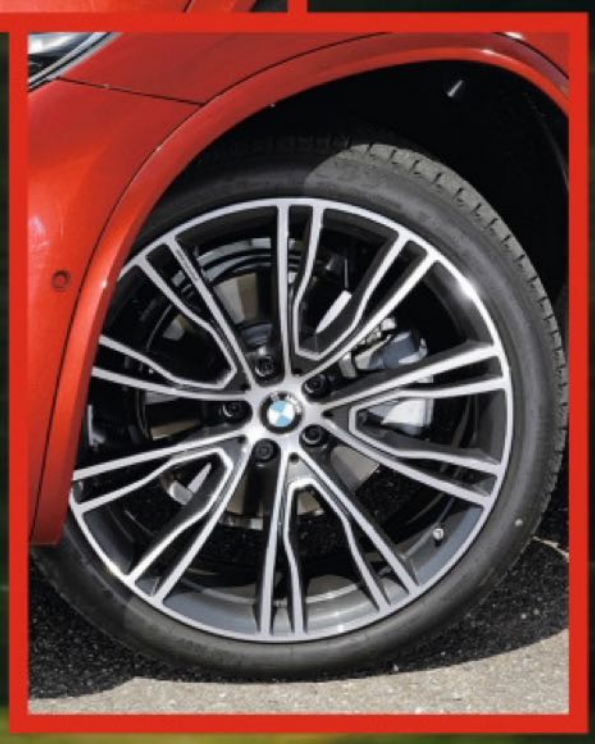
En changeant de plateforme, le BMW X4 change également de dimensions. La longueur gagne 8 cm (à 4,75 m) dont 5 cm le sont au bénéfice de l'empattement (à 2,86 m). Des évolutions qui ne seront pas sans conséquences sur la vie à bord. Autre chiffre à avoir en tête, la baisse du coefficient de pénétration dans l'air de 10 % (CX de 0,30) grâce au nouveau dessin de la carrosserie qui, en plus d'être plus agréable à l'œil, présente moins de résistance à l'air. Par rapport au X3, le X4 endosse une personnalité plus sportive qui tient essentiellement au fait qu'il adopte, de série, les équipements à caractère

Les phares avant, comme l'ensemble de la proue, sont repris du X3. Les projecteurs full led directionnels font partie de la dotation de série des finitions M Sport.





Les feux stop arrière, dotés de la technologie led, clignotent en cas de freinage appuyé pour prévenir les autres conducteurs.



En plus d'être belles, les jantes de 21" BMW Individual (2050 €) n'ont pas d'incidence sur le malus par rapport à la monte d'origine en 19".

dynamique que son petit frère ne propose qu'en option. C'est un peu maigre, d'autant que le coupé est plus lourd que le X3, mais il faut faire avec ! On trouve ainsi la suspension DirectDrive, qui propose un tarage des amortisseurs plus ferme, et la direction à démultiplication variable. Sous le capot, la seule motorisation vraiment sportive est le 6 cylindres M40i de 354 ch, dont le malus de 10 500 € risque de compliquer la carrière commerciale en France. Le bloc le plus prisé sera l'incontournable 4 cylindres 20d de 190 ch, marié sans autre choix possible à la boîte automatique à 8 rapports et à la transmission intégrale xDrive, configuration qui illustre ce Super Essai.

Première constatation en montant à bord, la position de conduite est excellente relativement proche de celle offerte par une berline. Les sièges Advanced offrent une sellerie confortable, en particulier grâce à l'assise réglable en longueur et aux soutiens latéraux pouvant être ajustés électriquement. Les premiers mètres au volant permettent d'apprécier le travail réalisé sur l'insonorisation du moteur. Dans l'habitacle, il faut tendre l'oreille pour deviner que le bloc carbure au gazole. A l'extérieur, en revanche, la nature du 20d ne laisse pas planer le doute. Avec 190 ch pour déplacer 1 924 kg, le moteur ne manque pas d'arguments mais il ne fait jamais état d'un caractère sportif. Les performances le confirment avec un 1 000 m départ-arrêté couvert en moins de 31 secondes, ce qui est correct, et des reprises 90/130 km/h effectuées en 9,6 secondes, ce qui est décevant. Le bloc s'apprécie en revanche pour sa disponibilité et profite d'une transmission automatique qui passe les rapports sans que les •••

LE X4 N'EST PAS NÉ PLUS SPORTIF QUE LE X3 MAIS IL INTÈGRE, DE SÉRIE, LES OPTIONS DYNAMIQUES...



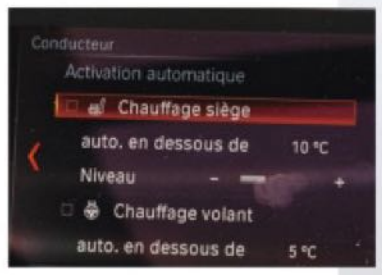
Sur la route

BIEN VU *Les nombreuses technologies embarquées d'aide à la conduite sont à la fois simples d'utilisation et pensées pour être pratiques au quotidien.*



DES YEUX DANS LE DOS
Le système de caméras avec numérisation 3D est impressionnant. Il est possible de voir le X4 sous tous les angles, même d'en faire le tour comme si on le survolait avec un drone! Indispensable pour se garer... Bien vu également la fonction "station de lavage" qui sélectionne la vue du dessus et la caméra frontale pour aider à positionner l'auto.

LE SOUCI DU DÉTAIL
Le système multimédia est très dense mais il faut plonger dans les différents menus car on y découvre des fonctionnalités étonnantes. Il est ainsi possible de programmer la température à partir de laquelle les sièges chauffants et ventilés se mettent en route automatiquement. Génial...





SUR VÉRIN
Le plancher de coffre reçoit un vérin qui permet de le faire tenir, sans effort, en position ouverte. Il est alors facile d'accéder au rangement situé en dessous ou de glisser les deux parties du cache bagages rigide. Pratique!



SANS MAINTIEN
Très efficace en comportement, le X4 ne demande qu'à hausser le rythme. Pas les passagers qui chercheront en vain les poignées de maintien au pavillon pour éviter de glisser sur les sièges. C'est vrai aux places arrière, mais également à celle du passager avant. Gênant.

SANS CHOIX
Les passagers avant des BMW mesurent-ils tous la même taille? C'est à croire vu que le constructeur ne propose pas de ceintures réglables en hauteur. En fonction des préférences de chacun en termes de position de conduite, la ceinture peut ne pas être idéalement placée sur l'épaule.

POUR DE FAUX
BMW avait introduit sur certains modèles un système baptisé Air Curtain canalisant le flux d'air depuis une écope dans le pare-chocs avant pour le faire passer devant la jante et le canaliser de nouveau via une ouïe latérale. Pas sur le X4 puisque cette ouïe... est factice!



À REVOIR *Il faut souvent mettre la main au portefeuille pour profiter des technologies, même des plus essentielles comme le freinage d'urgence en ville.*

ON AURAIT AIMÉ QUE LE X4 AFFIRME, EN COMPORTEMENT ET DANS L'HABITACLE, SA DIFFÉRENCE AVEC LE X3.

Qualités

Contenu technologique
+
Couple diesel/ boîte auto
+
Habitabilité préservée

Défauts

Equipements de sécurité en option
–
Visibilité ¾ arrière
–
Quelques percussions

VERDICT Sur la route

Ville ★★½☆☆

En changeant de génération, le X4 gagne 8 cm en longueur (à 4,75 m) ce qui ne lui facilite pas les choses en ville. Quant à sa rétrovision, elle se résume à étroite bande au-dessus des appuis-tête. Heureusement, la boîte se montre très douce à basse vitesse et la direction à démultiplication variable ne demande que 2,5 tours de butée à butée.

Route ★★★★☆

Direction à démultiplication variable et amortissement adaptatif (SelectDrive à 650 €) confèrent à ce SUV coupé une belle agilité sur les petites routes. Les mouvements de caisse sont parfaitement maîtrisés et les limites du sous-virage repoussées très loin. Le train arrière n'est en revanche pas très mobile et la boîte rétrograde parfois en sortie de virage.

Autoroute ★★★★☆

Plus large, moins haut et doté d'un meilleur coefficient de pénétration dans l'air, le nouveau X4 ne peut être que plus à l'aise sur l'autoroute. C'est le cas d'autant qu'il se montre en plus bien insonorisé en bruits mécaniques comme aérodynamiques. Les suspensions offrent une filtration ferme mais sans que cela ne devienne réellement gênant.





L'éclairage d'approche est pensé pour couvrir le sol au niveau des places avant et arrière. Il n'est pas installé sous les rétros mais sous le châssis, il reste donc utile portes ouvertes.

••• occupants ne s'en rendent compte. La direction à démultiplication variable (plus directe en manœuvre et en conduite sportive, moins directe sur autoroute) procure une sensation d'agilité, appréciable en ville. C'est moins le cas de la visibilité ¾ arrière symbolique, heureusement améliorée par un système de caméras particulièrement évolué, nous y reviendrons. Sur la route, le X4 fait état de belles dispositions avec un comportement qui privilégie l'efficacité au plaisir pur. Difficile à prendre en défaut (la voie arrière a été augmentée de 3 mm par rapport à la génération actuelle), il peut être mené comme une berline sur les petites routes sinueuses, à condition de garder à l'esprit son gabarit et l'inertie présente au freinage. Moyennant 650 €, la suspension devient SelectDrive, avec amortissement adaptatif, et propose plusieurs modes de conduite : Eco Pro, Confort et Sport. Le mode Confort fait effectivement bien son office en parvenant à limiter les percussions en dépit du poids et de la monte pneumatique de 21". Les réactions sont sèches, mais jamais désagréables. Des réglages dynamiques qui se retrouvent dans les prises d'appui puisqu'on n'éprouve pas immédiatement le besoin de basculer en mode Sport : le X4 vire déjà quasiment à plat. Changer de mode permettra surtout d'obtenir une direction plus consistante (même si le mode Confort n'était déjà pas en reste) et une boîte automatique plus prompte. Elle pourrait simplement rétrograder un peu plus tôt, ce qui lui éviterait d'avoir parfois à descendre un rapport pour relancer en sortie de courbe.

Malgré seulement 4 ans de carrière, le X4 souffrait à l'intérieur de la comparaison avec les dernières nouveautés de la marque. C'est de l'histoire ancienne puisqu'il reçoit la nouvelle planche de bord maison découverte sur le X3 pour les SUV mais également sur la Série 5. La présentation marque de sérieux progrès dans l'ajustement du mobilier mais également dans le choix et l'harmonie des matériaux. L'habitacle se montre généreux en rangements et il est facile de déposer tous les objets du quotidien. L'ergonomie se révèle soignée et l'on apprécie l'accès direct à certaines fonctionnalités comme l'aide active au maintien dans la voie qu'il est possible d'activer et de désactiver depuis le volant.

Le système multimédia Professional, de série sur la finition haut de gamme M Sport, propose de nombreuses fonctionnalités. Pour en faciliter l'utilisation, BMW a multiplié les moyens d'accès. •••

SUPER ESSAI BMW X4

20D 190 CH BVA8 XDRIVE M SPORT

Vie à bord

Par rapport à l'actuel X4, la planche de bord fait un impressionnant bond en avant en présentation et en qualité de finition. Mais face à celle du X3, elle manque de signes distinctifs. Le volant sport ne parvient pas, seul, à insuffler une vraie personnalité.



Les compteurs sont digitaux mais des contours en alu délimitent toujours l'affichage numérique. Ça limite les possibilités de personnalisation de la présentation qui varie cependant selon le mode de conduite sélectionné.



Le système multimédia donne accès à toutes les fonctions de la voiture. Certaines icônes ne sont pas toujours très explicites mais la logique de navigation dans les menus s'acquiert rapidement.





La boîte automatique 8 rapports, fournie par ZF, fait toujours preuve d'autant de douceur. En mode Eco Pro, elle adapte ses passages en fonction des données du GPS.



Le système de vision panoramique avec modélisation de la voiture (450 €) est d'une aide précieuse au quotidien. Lorsque la boîte est en position parking, l'amplitude d'ouverture des portes apparaît sur l'écran!

••• Entre les commandes physiques (volant et console centrale), l'iDrive (molette avec surface tactile), l'écran tactile et capacitif, la commande vocale ou encore la commande gestuelle, il ne sera pas facile de s'y retrouver au début. Mais les automatismes s'acquièrent assez vite et on se surprend à jongler entre les possibilités proposées. Notons également l'efficacité particulière de la reconnaissance vocale qui ne nécessite pas d'adapter sa formulation pour se faire comprendre.

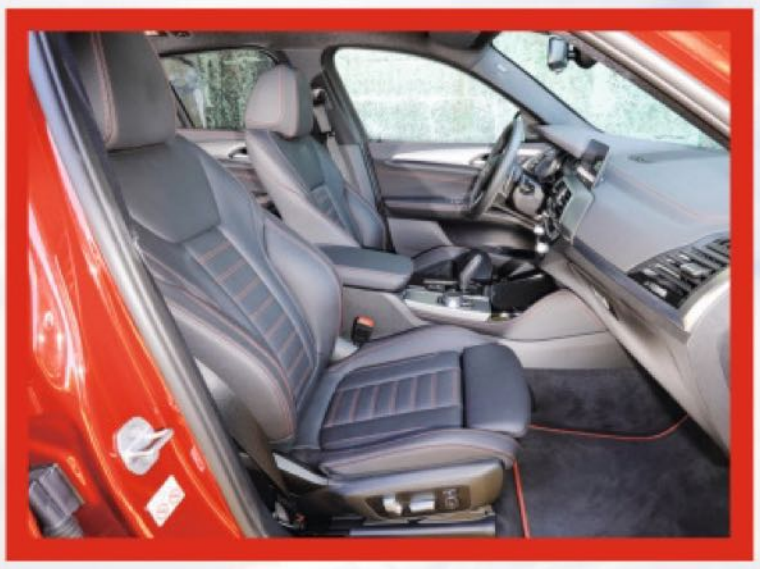
Les compteurs adoptent un affichage digital mais conservent de vrais cerclages en alu. Leur graphisme et les informations mis en avant évoluent en fonction du mode de conduite sélectionné. Impossible, en revanche, d'afficher la carte du GPS. La marque défend ce parti pris en mettant en avant l'avantage d'un système d'affichage tête haute (option à 1 000 €). En couleur, présentant de multiples informations (vitesse, limitations, indications de direction du GPS, réglages du régulateur intelligent), il se révèle effectivement très pratique à l'usage, et permet de ne jamais quitter la route des yeux. Il pense aussi à quelques astuces utiles comme l'affichage de la vitesse qui passe en rouge lorsque l'on dépasse la limitation.

Outre les modifications apportées à la partie avant et, surtout, arrière, la descente de la ligne de pavillon a été légèrement adoucie. Pour accéder à la banquette, il faudra toujours courber l'échine mais ce sera plus pénalisant en entrant qu'en sortant. Une fois à bord, la banquette réserve un bon accueil avec une place aux jambes et une garde au toit suffisantes pour des adultes. La possibilité de passer les pieds sous les sièges avant permet encore de gagner quelques centimètres. La place centrale se montre moins accueillante avec une hauteur limitée, une assise plus ferme et la présence du tunnel de transmission. Mais la vocation d'un SUV coupé n'est pas vraiment de faire le plein de passagers. Hormis •••

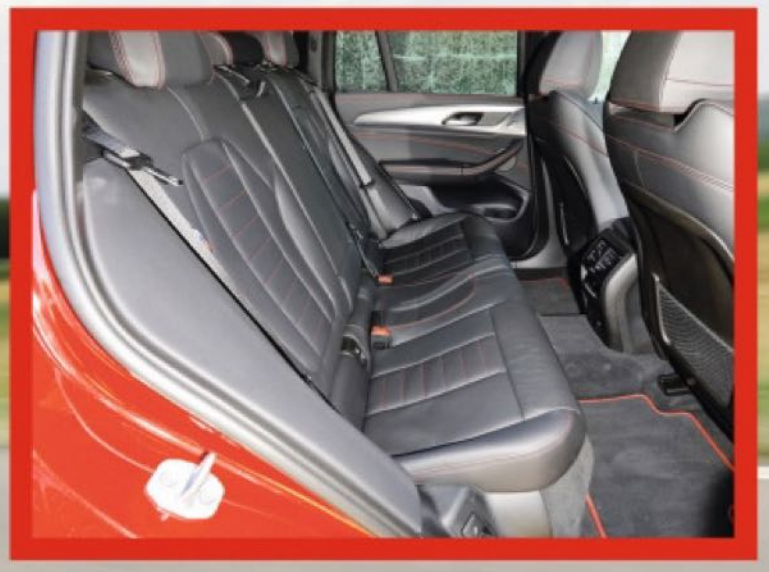
••• la climatisation indépendante à l'arrière (de série), on ne retrouve pas les astuces des modèles familiaux comme la banquette coulissante ou les dossiers ajustables en inclinaison. A chacun son domaine.

La hausse du gabarit extérieur profite au coffre qui gagne tout de même 47 dm³ à 515 dm³. Il est accessible via un hayon électrique (bonne idée car il doit être lourd à manœuvrer) et présente un seuil de chargement plutôt élevé ainsi qu'une petite marche. La modularité est assurée par des dossiers de banquette rabattables selon le schéma 40/20/40 grâce à des poignées dans le coffre ou aux extrémités de la banquette. Un rangement supplémentaire, qui peut être maintenu ouvert grâce à un vérin, se cache sous le plancher de coffre. Pratique.

Positionné au-dessus du X3, le X4 affiche un différentiel de prix d'environ 3 000 €. Mais il est aussi mieux équipé (climatisation trois zones, radars de stationnement, système multimédia Business, hayon électrique) ce qui ramène l'écart à environ 1 300 €. Pour profiter de la sellerie cuir, du multimédia Professional, du parking automatique et des services connectés, il faudra passer à la finition M Sport ou M Sport X, qui font augmenter le prix de base de 13 950 € ! Parmi les options recommandables, le Pack Drive Assist Pro (2 350 €) permet de bénéficier de l'ensemble des aides à la conduite. Lesquelles sont bien gérées et intègrent des fonctionnalités innovantes comme celle qui décale automatiquement le X4 si une autre voiture s'approche trop sur l'axe transversal (manœuvre de dépassement par exemple). Pour les urbains, le Park Assist Plus (450 €) facilitera le quotidien grâce à des caméras permettant de voir la voiture sous tous les angles. Ce pack intègre le stationnement automatique (gestion du volant, de l'accélérateur et du frein) efficace mais qui nécessite des conditions parfaites (place bien délimitée, voitures "repère" correctement garées) pour fonctionner de manière satisfaisante. ■



Les sièges Advanced pour le conducteur et le passager intègrent un réglage électrique des soutiens latéraux: le maintien est parfait. L'assise se révèle confortable.



En dépit de la ligne de toit plongeante, qui force à courber l'échine pour s'installer, il ne sera pas désagréable pour des adultes de voyager à l'arrière grâce à un bel espace.



Les centimètres gagnés en longueur, combinés à la chute de pavillon moins prononcée, permettent au volume de coffre de gagner 47 dm³ (à 515 dm³).



Le X4 n'est pas taillé pour les déménagements. Mais le dossier de la banquette se rabat (40/20/40) et dégage un espace quasi plat de 1430 dm³. Pas si mal!

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★☆☆

Logiquement, le X4 n'est pas attendu comme un champion de l'habitabilité. En partant de ce constat, il y a de quoi être agréablement surpris par l'espace dédié aux passagers arrière ou les raffinements qui leur sont réservés comme la climatisation indépendante. Seules l'accessibilité en retrait et la place centrale peu confortable rappellent qu'il s'agit d'un SUV coupé.

Coffre ★★★★☆

A ce chapitre encore, on n'attendait pas le X4 à la fête. Il s'en sort pourtant très bien avec un volume en progrès de 47 dm³ (à 515 dm³). Il propose de surcroît des astuces appréciables comme la possibilité de ranger le cache bagages sous le plancher de coffre. Les dossiers se rabattent sans effort depuis le coffre et dégagent 1430 dm³.

Technologie ★★★★☆

Les technologies du X4 n'ont qu'un seul défaut: elles sont souvent en option. Sinon, elles se montrent simples à utiliser et intègrent des astuces qui facilitent le quotidien. Leur paramétrage dans le système multimédia demande un peu d'habitude. Seul bémol, le système de stationnement 100 % automatique qui ne parvient pas toujours à ses fins.

Agile et insensible au roulis, le X4 délivre un comportement rigoureux. La direction à démultiplication variable fait beaucoup pour l'agrément.

SUPER ESSAI BMW X4

20D 190CH BVA8 XDRIVE M SPORT

Budget

Prix

Modèle hors options : 63 000 €	Modèle à l'essai : 78 240 €
Émissions CO_2 : **146 g/km**	Puissance fiscale : **11 CV**
Bonus/Malus écologique : **1 740 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, contrôle de pression des pneumatiques, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, Isofix aux places latérales arrière, limiteur et régulateur de vitesse, radars de stationnement avant et arrière, surveillance attention conducteur.

Agrément : appuis lombaires électriques sièges avant, climatisation automatique 3 zones, compteurs digitaux, direction à démultiplication variable, fonctions "Ma BMW à distance", frein à main électrique, hayon électrique, jantes 19", lecteur CD, modes de conduite, navigation et multimédia Business avec écran 6,5", Pack ConnectedDrive (alarme, conciergerie (3 ans), contrôle gestuel, hotspot wifi, info trafic (3 ans), navigation Professional sur écran tactile 10,25" avec affichage 3D, commande vocale et pavé tactile, recharge smartphone par induction), Park Assist (système de stationnement entièrement automatique), Pack Aérodynamique M, phares full led et feux arrière à led, prises USB (3) et 12 V (2), rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur et extérieur côté conducteur électrochromes, sellerie cuir/tissu avec surpiqûres, services ConnectedDrive (BMW Online (3 ans) + BMW Connected (1 an) + BMW Apps), sièges avant Advanced avec réglage électrique du maintien latéral, volant M multifonction en cuir.

Options

	↳ option modèle essayé
↳ Amortissement adaptatif SelectDrive	650 €
↳ Boutons en alu	200 €
Clé intelligente (écran LCD tactile, infos véhicule)	300 €
Freins M Sport	500 €
↳ Jantes 21"	2 050 €
↳ Kit fumeur	50 €
↳ Peinture métallisée	1 040 €
↳ Planche de bord Sensatec	600 €
↳ Sellerie cuir	1 400 €
Sièges avant ventilés	1 450 €
↳ Toit ouvrant panoramique	1 850 €
↳ Vitres arrière et lunette surteintées	400 €
↳ Volant chauffant	200 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
↳ **Drive Assist Pro**	**1 450 €**
Pack Drive Assist (alerte au franchissement de ligne, freinage automatique d'urgence avec détection des piétons, surveillance des angles morts, surveillance du trafic transversal en marche arrière), assistant d'évitement, assistant d'intersection, conduite semi-automatique avec aide active au maintien dans la voie, protection latérale active (éloigne automatiquement la voiture d'une autre se rapprochant par le côté), régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages et adaptation automatique aux limitations	
↳ **Pack Audio**	**1 200 €**
Hi-fi Harman Kardon, préparation Apple Carplay	
↳ **Pack Confort**	**1 850 €**
Accès et démarrage sans clef, sièges avant électriques (à mémoires côté conducteur) et chauffants	
↳ **Pack Innovation**	**1 850 €**
Affichage tête haute, gestion automatique des feux de route, Pack Advanced Full Led, Pack Drive Assist (alerte au franchissement de ligne, freinage automatique d'urgence avec détection des piétons, surveillance des angles morts, surveillance du trafic transversal en marche arrière)	
↳ **Park Assist Plus**	**450 €**
Park Assist + caméras 360° et modélisation 3D du véhicule	

VERDICT Budget

★½☆☆☆

Commençons par la bonne nouvelle : le 20d se montre raisonnable en consommation. Pour le reste, la raison n'a plus vraiment court lorsqu'on parle d'un véhicule qui, pour être correctement équipé, réclame au moins 60 000 € (xLine) avec le plus petit diesel. Et à ce prix, il faudra encore ajouter 900 € pour les équipements de sécurité de base (freinage d'urgence en ville, surveillance des angles morts), 600 € pour l'accès et le démarrage sans clé et 300 € pour la préparation Apple CarPlay…

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



Audi Q5 2.0 TDI 190 ch BVA7 Quattro

À partir de 48 920 € **Puissance fiscale : 10 CV**

Le SUV coupé Q6 n'existe pas pour le moment. Le Q5 s'affiche donc à un prix inférieur au X4 mais ne peut avancer une ligne façon coupé. Malgré cela, l'espace à l'arrière est équivalent dans les deux SUV et le coffre du BMW se paie le luxe d'être plus accueillant (515 dm^3 contre 592 dm^3) ! La présentation des planches de bord rivalise de soin et les différences sont à aller chercher dans les détails. De puissances égales, les blocs délivrent des performances comparables mais le TDI Audi est moins frugal avec une moyenne de 7,6 l/100 km. Sur la route, le Q5 séduit par sa douceur et son excellent confort, supérieur à celui de son rival. Il peut recevoir une suspension pneumatique.



Mercedes GLC Coupé 220d 170 ch BVA9

À partir de 58 850 € **Puissance fiscale : 10 CV**

Concurrent direct du BMW X4, le GLC coupé est disponible en deux niveaux de puissance (170 et 211 ch). Le 220d de 170 ch suffit à tenir tête au nouveau venu. Le Mercedes parvient ainsi à se montrer (légèrement) plus performant que le BMW. Il est pourtant un peu plus lourd mais il profite de l'efficacité de sa boîte auto 9. Laquelle permet également de contenir son appétit (7,3 l/100 km). Le comportement se révèle moins incisif, en particulier à cause d'une prise de roulis sensible. Le confort, lui, est très bon mais pas assez pour supplanter le BMW. Dans l'habitacle, le GLC pâtit de sa conception plus ancienne : il est moins habitable, moins bien fini et doté de technologies moins abouties.

Tout-terrain

A CONTRE-EMPLOI

Le X4 étant la version sportive du X3, il semble encore plus saugrenu de vouloir tenter de quitter le bitume. Notons malgré tout qu'en cas de faible adhérence, le xDrive veille au grain. Basé sur un embrayage multidisque piloté électroniquement, il se charge de répartir le couple entre les trains avant et arrière, sachant que le schéma de base envoie 60 % de celui-ci vers l'arrière. Si une des roues d'un même essieu venait à disposer de moins d'adhérence, l'électronique la freinerait pour reporter le couple sur la roue sœur. Le système de contrôle de vitesse en descente, paramétrable depuis les raccourcis du régulateur de vitesse, pourra aussi s'avérer d'un grand secours pour descendre une pente glissante. Enfin, l'excellent comportement n'a pas été obtenu au détriment de la garde au sol (204 mm).

VERDICT Tout-terrain ★☆☆☆☆

La combinaison d'une bonne garde au sol (204 mm), d'une transmission intégrale efficace et d'un contrôle de vitesse en descente permet au X4 de se sortir de quelques mauvais pas. Jusqu'à ce que ses pneus taille basse ne l'empêchent d'aller plus loin.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL	204 mm	PENTE MAXI	32 %
ANGLE D'ATTAQUE	25°	ANGLE DE FUITE	22°



Le X4 compte déclencher l'achat plaisir, une autre façon de dire que le prix ne devrait pas effrayer la clientèle. Heureusement, car les 78000 € réclamés pour notre modèle d'essai pourraient décourager.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	203
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,3
Accélérations 1000 m d. a. (s)	30,9
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,6
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 63
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	43,9 / 62,2 / 66,3
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	7,2
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	7,6 / 7 / 6,9
Réservoir (l)	60
Autonomie (km)	833

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,75 / 1,92 / 1,62
Empattement (m)	2,86
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	29
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	154 / 148
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	515 / 1430
Seuil de chargement (cm)	74
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	92 / 104 / 50
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	173 / 125 / 78

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbodiesel
Cylindrée (cm³)	1995
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	12
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs adaptatifs + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4x4 permanent (40/60 %)
Boîte de vitesses	BVA 8
Rapports de boîte	5 / 3,2 / 2,14 / 1,72 / 1,31 / 1 / 0,82 / 0,64
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1924 / 2000
Pneumatiques	Bridgestone Alenza

Conclusion ★★★★☆

Techniquement et technologiquement calqué sur le nouveau X3, le X4 rend une belle copie. Grâce à ses équipements sportifs de série, il se montre plus incisif que son petit frère même s'il privilégie, comme ce dernier, l'efficacité à un comportement amusant. Malgré ses prestations dynamiques, le confort général reste préservé. La hausse du gabarit par rapport à l'ancienne génération profite à l'habitabilité comme au coffre. Reste sa visibilité très pénalisante en ville et sa politique tarifaire salée.

ESSAI

LAMBORGHINI URUS
4.0 V8 650 CH

PRIX : 205 715 €

PUISSANCE FISCALE : 59 CV

MALUS ÉCOLOGIQUE : 18 500 €
(DONT 8 000 € DE SUPER MALUS SUR LA PUISSANCE FISCALE)

TAUREA

APRÈS PORSCHE MAIS AVANT FERRARI, LAMBORGHINI FAIT SON ENTRÉE DANS LA CATÉGORIE DES SUV SPORTIFS EN REDÉFINISSANT LA LIMITE SUPÉRIEURE : VOICI LE PREMIER SUV SUPER-SPORTIF, L'URUS.

Par Benoît Lande Photos Tom Salt/Lamborghini

URUS AILÉ

ESSAI LAMBORGHINI URUS

4.0 V8
650 CH



Ambiance cockpit d'avion pour le poste de pilotage de l'Urus. Il faut un peu de temps pour trouver ses marques mais une fois que l'on a repéré le démarreur, l'essentiel est fait !



Avant de réveiller la cavalerie de 650 ch, il faut lever la gachette de sécurité. A gauche, il est possible de choisir les modes de conduite, du circuit à la piste de sable!



Les freins en carbone-céramique sont livrés de série. Sur la route, leur mordant semble inépuisable mais sur circuit, on finit par en venir à bout.

Qualités

Performances étourdissantes

\+

Comportement impressionnant

\+

Polyvalence bluffante

Défauts

Gabarit décalé

–

Boîte parfois lente

–

Ergonomie compliquée

Au moment de lancer leur premier SUV, la plupart des constructeurs ont exhumé leurs archives à la recherche d'un modèle de leur histoire permettant de légitimer non pas leur entrée mais leur retour dans le segment. Peu, en dehors des marques traditionnelles de 4x4, en ont trouvé un crédible... Eh bien croyez-le ou non, Lamborghini n'a pas ce problème. La marque de Sant'Agata Bolognese, réputée pour ses sportives de haut vol, a en 1986 construit un véritable tout-terrain. Et pas n'importe lequel puisque le LM002 pouvait, pour résumer le concept, s'apparenter à un Hummer italien. Mais autant le dire tout de suite, l'Urus ne s'inscrit pas dans sa descendance et compte sur d'autres arguments que cet héritage pour fixer de nouvelles références. L'un d'entre eux prend la forme d'un V8 de 650 ch…

Des airs d'avion furtif

Lorsque l'on travaille dans la rédaction d'un magazine de SUV, conduire une Lamborghini n'est pas exactement notre quotidien. On aborde donc cet essai avec un certain enthousiasme, il faut l'avouer. D'autant que l'animal impressionnerait le plus blasé des essayeurs avec ses lignes taillées à la serpe qui lui donnent des airs d'avion furtif. Adapter les traits caractéristiques de la marque à un véhicule presque 50 cm plus haut et 65 cm plus long qu'une Huracán était une gageure… Le résultat n'est pas léger mais il en impose. Car même lorsqu'on le compare à ses congénères, l'Urus est gros : un Porsche Cayenne, qui n'est pourtant pas une demi-portion, avoue 20 cm de moins. Les deux SUV reposent pourtant sur la même plateforme, le châssis MLB Evo qui sert également à l'Audi Q7 et au Bentley Bentayga. D'ailleurs, on ne peut pas vraiment dire que le nouveau venu ait eu droit à un traitement de faveur. Outre le châssis recyclé, on retrouve le V8 4.0 litres, les roues arrière directrices ou encore les barres antiroulis actives déjà rencontrés chez ses cousins. Les nuances seront donc à aller chercher dans le paramétrage de l'électronique. S'installer au volant de l'Urus donne l'impression de prendre place dans un A380. La console centrale reçoit trois manettes commandant la boîte et les modes de conduite. Au centre, le bouton de démarreur est protégé par une gachette rouge comme s'il commandait une ogive nucléaire. Presque, car le V8 4.0 biturbo est du genre explosif. Certes, ceux qui ont l'habitude de rouler en Huracán ou en Aventador seront certainement déçus par le manque de noblesse face à des monuments mécaniques que sont les V10 et V12 atmosphériques maison. Mais pour tous les autres, la pêche de ce V8 et sa sonorité •••

L'Urus impressionne par ses performances bien sûr. Mais, au final, c'est bien sa polyvalence extrême qui est la plus bluffante.

••• gutturale combleront toutes les attentes. Gavé par deux turbos, le bloc arrache les 2,2 tonnes de l'Urus comme s'il pesait moitié moins. Et si le rapport supérieur passe trop tôt à 6800 tr/mn, c'est pour mieux exploiter le couple pharamineux de 850 Nm. Les sensations sont impressionnantes, la poussée est violente, du jamais vu dans la catégorie des SUV. Normal, sur le 0 à 100 km/h, Lamborghini annonce 3,6 secondes, soit à peine moins bien qu'une Porsche 911 GT3 de 500 ch (3,4 secondes). Dans les courbes, en revanche, la physique reprend ses droits et mieux vaut dès lors comparer l'Urus à ses rivaux qu'aux sportives pure souche.

Le roi de toutes les pistes

Pour un SUV, donc, le nouveau venu fait preuve d'une redoutable efficacité, car il est équipé de tous les raffinements imaginables. La suspension pneumatique fait baisser la garde au sol, les barres antiroulis actives réduisent les mouvements de caisse, les roues arrière directrices augmentent la maniabilité (à basse vitesse) et la stabilité (à haute vitesse) et le différentiel arrière à effet vectoriel de couple aide à pivoter. Position Corsa sélectionnée, toutes les aides électroniques passent en mode performances et l'Urus peut revendiquer le comportement le plus efficace de la catégorie. Mordant en entrée de virage, prompt à pivoter et bien tenu, il régale son conducteur. De série, il reçoit des disques carbone-céramique grands comme des pizzas et mordus par des étriers 10 pistons. Il faut au moins ça pour freiner 2,2 tonnes d'acier lancés à vive allure.

Après avoir conduit l'Urus comme une sportive, il suffit de basculer sur un des trois modes tout-terrain (Sabbia, Terra, Neve pour Sable, Terre, Neige) et ce SUV devient la première Lamborghini capable de quitter le bitume. Et pas qu'un peu. Haut perché grâce à sa suspension pneumatique, profitant de débattements augmentés grâce au désaccouplement des barres antiroulis, il montre de réelles dispositions au franchissement. Il propose même une carrosserie spécifique avec des angles d'attaque et de fuite augmentés. Sa monte pneumatique, son gabarit et son prix seront les seules limites à ses rêves d'évasion.

L'habitacle, à l'ambiance sportive affirmée, est tiré à quatre épingles. La finition se montre impeccable contrairement à l'ergonomie, compliquée malgré la présence de trois écrans digitaux. Il sera possible de voyager à quatre, bagages compris, dans tout le confort attendu d'un SUV haut de gamme. Un luxe qui a un prix: 205715 €, pour la version d'entrée de gamme s'entend. ■

Conclusion

★★★★★

En faisant son entrée sur le marché des SUV, Lamborghini n'avait pas d'autre choix que de fixer la nouvelle référence en matière de performances et de comportement. C'est le cas et il ajoute à cela un excellent confort de roulement et des possibilités d'évasion étonnantes. En un mot, il peut remplacer une sportive et un 4x4. D'ailleurs, il coûte le prix d'une sportive et d'un 4x4.



Une Lamborghini avec des places arrière, c'est inédit. Et si ce ne sont pas les plus confortables du marché, il y a fort à parier qu'aucun passager ne s'en plaindra!

En fonction du mode de conduite choisi, l'affichage et les informations présentées changent. Encore faut-il avoir le temps de les regarder!



Le V8 biturbo assomme par ses performances hors du commun qui lui permettent de talonner une Porsche 911 GT3 de 500 ch en accélération.





Lamborghini a tenu à doter son SUV super-sportif de vraies capacités de franchissement. Sur certains marchés, ce ne sera pas seulement un argument marketing.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

Prix

Modèle hors options : 205 715 €	Modèle à l'essai : 235 821 €
Émissions CO_2 : **290 g/km**	Puissance fiscale : **59 CV**
Malus écologique : **18 500 €**	Garantie : **2 ans**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, alarme, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, contrôle de pression des pneumatiques, ESP, freinage automatique avec détection piéton et cycliste, Isofix, régulateur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, audio 8 HP, barres antiroulis actives, climatisation automatique 4 zones, compteurs digitaux 12,3", différentiel arrière avec contrôle vectoriel de couple, disques de frein en carbone-céramique, écran tactile de commande 10,1", feux de route automatiques, hayon électrique, interfaces smartphone (Apple CarPlay, Android Auto), jantes 21", lecteur DVD, navigation 3D sur écran 8,6" avec commande vocale, peinture métallisée, phares full led adaptatifs, prises USB, radars de stationnement avant et arrière, sellerie cuir, sièges avant électriques (12 directions) à mémoires et chauffants, recharge smartphone par induction, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseurs photosensibles, suspension pneumatique, volant cuir multifonction.

Options

↳ option modèle essayé

↳ Caméras panoramiques	1 800 €
Ceintures couleur carrosserie	840 €
Configuration 4 places avec colonne de direction et sièges arrière électriques, sièges arrière chauffants	6 600 €
↳ Etriers de freins rouge	1 080 €
↳ Habillage intérieur en carbone	5 040 €
↳ Hayon mains libres	786 €
↳ Jantes 22" diamant poli	4 650 €
↳ Modes tout-terrain	605 €
↳ Sellerie Sport Alcantara	1 800 €
↳ Sièges avant et arrière chauffants	600 €
↳ Sorties d'échappement noir mat	840 €
↳ Surpiqûres contrastées sur le volant	360 €
↳ Système audio Bang & Olufsen	6 000 €
↳ Tapis de sol avec inserts en cuir et double surpiqûres	600 €
Toit ouvrant panoramique	2 640 €
↳ Vision nocturne	2 520 €
↳ Volant chauffant en cuir perforé	1 200 €

Packs

↳ pack modèle essayé

↳ **Pack ADAS + HUD**	**6 000 €**
Régulateur de vitesse intelligent, conduite semi-autonome en embouteillages, vision nocturne, surveillance d'ouverture des portes, affichage tête haute	
↳ **Pack Eclairage d'Ambiance**	**2 885 €**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	305
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	3,6
Consommations	
Mixte (l/100 km)	12,7
Réservoir (l)	75

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	5,11 / 2,02 / 1,64
Empattement (m)	3,00
Coffre	
Volume 5 places (dm³)	574

Technique

Moteur	**V8 biturbo, injection directe, essence**
Cylindrée (cm³)	3 996
Puissance maxi (ch à tr/mn)	650 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	850 de 2 250 à 4 500
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	NC
Suspension avant	type McPherson (triangles), boudins pneumatiques + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	carbone-céramique
Transmission	**4 roues motrices**
Boîte de vitesses	BVA 8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 197 / NC
Pneumatiques	**Pirelli P Zero**
Dimensions	285/40 ZR 22

QUERELLE

LE PEUGEOT 3008 EST INCONTOURNABLE. GRÂCE À SES QUALITÉS, IL A RÉUSSI À SE HISSER À LA PREMIÈRE MARCHE DU PODIUM DES SUV, TOUS MODÈLES CONFONDUS. LE COMPARER AU DS7 CROSSBACK, QUI SORT QUASIMENT DES MÊMES CARTONS, ÉTAIT TENTANT. ET CE N'EST PAS PARCE QUE L'ON A DES GÉNITEURS COMMUNS QUE L'ON A UN CARACTÈRE IDENTIQUE. LOIN DE LÀ.

Texte Christophe Bourgeois Photos Greg

PEUGEOT 3008
BLUEHDI 180 EAT8 GT

PRIX : 42 900 €

MALUS ÉCOLOGIQUE : 90 €

PUISSANCE FISCALE : 9 CV

DS7 CROSSBACK
BLUEHDI 180 EAT8 PERFORMANCE LINE

PRIX : 42 400 €

MALUS ÉCOLOGIQUE : 210 €

PUISSANCE FISCALE : 9 CV

DE FAMILLE

Alors que, dans les années 2000, Citroën remplissait les bons de commande avec son C4 Picasso, Peugeot n'a jamais vraiment misé sur le marché du monospace compact. Une attitude qui a laissé pas mal de clients sur le bord de la route. Preuve que les priorités de la marque étaient ailleurs, le SUV 3008 a été lancé avant même le monospace 5008. Erreur stratégique ? Non, coup de poker gagnant car le succès du 3008 s'est transformé en raz-de-marée… qui a duré sept ans. Lancée il y a deux ans, la seconde génération était attendue de pied ferme. Le résultat a été à la hauteur des attentes : "*Nous n'avions pas connu un tel lancement depuis celui de la 205*", commentait-on à l'époque à Sochaux. Deux ans plus tard, le 3008 est le troisième modèle le plus vendu en France, tous segments confondus.

En parallèle, au sein du même groupe, alors que le lancement de la marque DS était retombé comme un soufflet trop cuit faute de nouveautés produit, on fourbissait les armes pour faire revenir le label haut de gamme dans la course. Et tant qu'à marquer les esprits, autant mettre toutes les chances de son côté en investissant le marché au plus fort potentiel : celui des SUV compacts. Très attendu, car maintes fois annoncé puis repoussé, le DS7 Crossback est enfin arrivé dans les concessions à la fin de l'année dernière. Pour se démarquer de la concurrence, la marque premium du groupe s'est appuyée sur une approche résolument décalée. Laissant la performance pure aux Allemands, le DS7 s'est focalisé sur un équipement technologique inédit, un design très marqué, surtout à l'intérieur, et un confort annoncé digne du label "DS". Le résultat a déjà le mérite de ne laisser personne indifférent.

Vie à bord



La planche de bord du DS7 Crossback affiche un style unique, tout comme l'ergonomie. La finition se révèle très correcte, mais quid du vieillissement de l'Alcantara qui habille planche de bord et console centrale.

UN INTÉRIEUR SOIGNÉ À LA FORTE PERSONNALITÉ

Si certains reprochent aujourd'hui à tous les habitacles de se ressembler, qu'ils viennent faire un tour à bord du Peugeot 3008 et du DS7 Crossback ! Il est fort probable qu'ils reviennent sur leur jugement. Car PSA n'a pas lésiné sur les moyens pour offrir à ces deux modèles des univers très personnels. Le Peugeot 3008 premier du nom tranchait déjà avec une planche de bord qui se voulait tournée vers le conducteur. La nouvelle génération reprend ce concept en le sublimant. Bel écran central, touches "piano" très esthétiques, dessin soigné, on s'y sent tout de suite bien, impression renforcée par le fameux i-Cockpit et son petit volant. Une fois que l'on a trouvé sa position de conduite, difficile de s'en passer.

Malgré cette ambiance originale, le 3008 est, au chapitre de la finition, en retrait face à son rival et ce malgré une très belle progression, unanimement reconnue lors de son lancement. Mais notre modèle d'essai souffrait de plastiques saillants sur la console centrale, dont l'ajustement laissait à désirer. Peut-être a-t-il échappé à la vigilance des équipes qualité de l'usine de Sochaux qui connaît d'importantes cadences dues au succès ?

Pour se démarquer, DS a mis en place une gamme assez complexe qui s'appuie plus sur les univers et les matériaux utilisés que sur les équipements. Se situant au centre de la gamme, la version Performance Line se veut sportive et élégante. Au programme, du chrome, des inserts noir brillant et des jantes de 19 pouces (comme sur le 3008) à l'extérieur et un mixte de similicuir/Alcantara sur



L'ergonomie du système proposé par PSA n'est pas ce qui se fait le mieux sur le marché. Pour autant, la définition de l'écran est bonne à l'exception de l'image de la caméra de recul, indigne d'une voiture de ce standing.





PEUGEOT





Toutes les fonctions de la voiture, y compris la climatisation, se pilotent sur ce grand écran tactile de 12". L'interface est la même que celle du 3008 mais le graphisme en lignes biseautées, spécifique DS, n'est pas toujours intuitif.



une bonne partie du mobilier à l'intérieur. Comme le pédalier en aluminium, c'est agréable à l'œil, mais on se demande comment ça va vieillir.

À bord, la différence est flagrante. Si la première chose que l'on remarque dans le 3008 est son petit volant, sur la DS7, c'est son immense écran central de 12 pouces qui permet de piloter toutes les fonctions de la voiture. Derrière le volant, se trouve également un grand écran qui, à l'instar du i-Cockpit de Peugeot, peut se paramétrer de différentes façons selon l'humeur du conducteur. On s'amuse un peu au début et puis, finalement, on laisse toujours la même configuration. Les designers ont repris l'architecture de feu la DS5, à savoir les deux places avant séparées par une imposante console qui regroupe les commandes de vitre. C'est un peu déroutant mais on prend vite ses marques.

Positionnées haut de gamme, les deux voitures soignent leur ambiance lumineuse. Une douce lumière bleue est diffusée le long des accoudoirs du 3008 tandis que les commandes des spots de lecture à led s'allument en les effleurant sur le DS7 Crossback. Ce qui est beaucoup moins luxueux, c'est la qualité de la caméra de recul, indigne de modèles de ce prix. L'image est d'une très mauvaise définition et, au final, pas très utile.

À l'arrière, le DS7 Crossback se montre beaucoup plus accueillant que le 3008. Cela paraît logique, car il mesure treize centimètres de plus (4,57 m contre 4,44 m) et il aurait été •••



Avec son i-Cockpit et son petit volant, la planche de bord du 3008 joue aussi la carte de l'originalité. Bien que la finition soit réussie, elle est un ton en dessous de celle du DS7, avec quelques petits défauts d'assemblage.

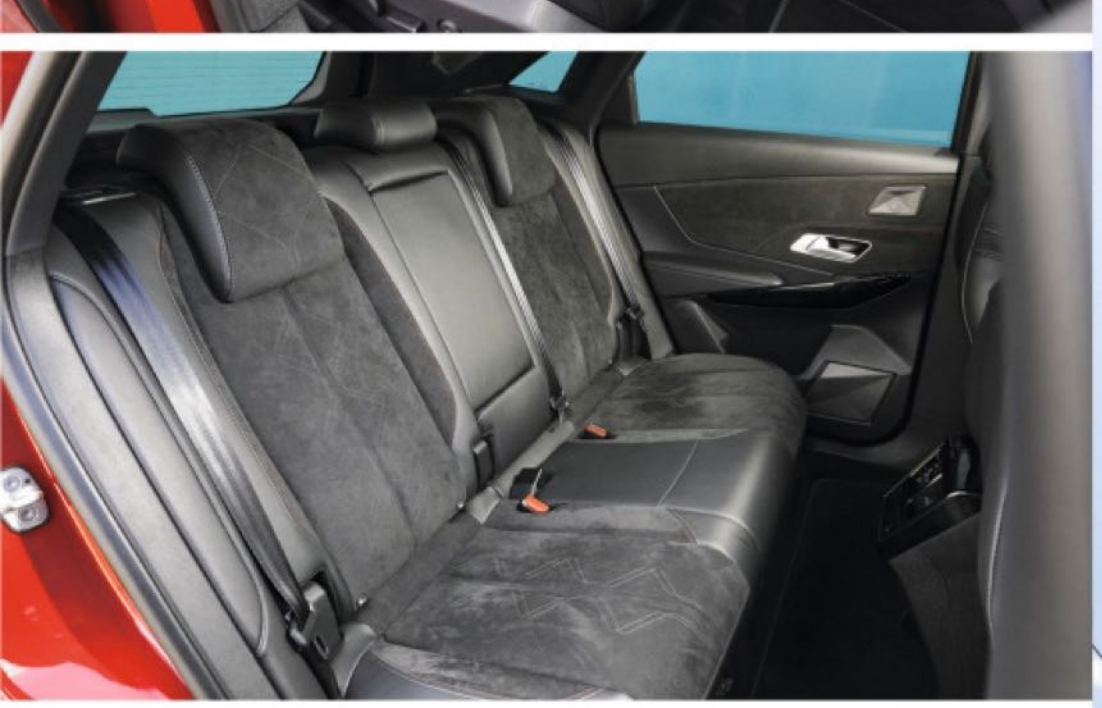
UNE PLANCHE DE BORD DÉDIÉE AU CONDUCTEUR



Vie à bord



Le DS7 Crossback ne renie pas son patronyme avec des assises très confortables, complétées sur ce modèle par un système de massage électrique paramétrable selon quatre modes.



Le dossier peut s'incliner de quelques degrés via une commande électrique. Avec un intérieur plus large, trois passagers pourront prendre place à l'arrière sans trop de difficulté.



Il a beau être 13 cm plus long, le DS7 Crossback dispose d'un coffre (542 dm³) preque aussi grand que celui du 3008. Certes il est plus profond mais aussi moins haut.



Alors que l'assise reste fixe, la banquette 60/40 se rabat grâce à des poignées situées dans le coffre. Attention au seuil de chargement en alu qui pourrait vite s'abîmer.

••• incongru de ne pas retrouver dans l'habitacle cette différence. Grâce à quatre centimètres supplémentaires mesurés aux places arrière, les passagers ont plus d'espace pour étendre leurs jambes et apprécient pleinement le confort de la banquette dont le dossier peut s'incliner électriquement (option 1 200 €, comprise dans un pack). La place centrale est plus confortable que celle du 3008 qui, à sa décharge, dispose d'une trappe à ski. Surtout, les occupants peuvent régler la température via une très élégante commande tactile alors qu'ils se contenteront d'ouvrir ou de fermer les grilles de ventilation dans le Peugeot. Dans les deux cas, le hayon s'ouvre électriquement (de série sur le 3008, en option à 920 € sur le DS7 Crossback compris dans un pack) sur un vaste coffre. Pour autant, ce n'est pas le plus grand qui offre la soute la plus volumineuse: 542 dm³ pour le DS7 Crossback contre 547 dm³ pour le 3008! Le coffre du premier est plus profond tandis que celui du second est plus haut, ce qui au final permet d'obtenir sensiblement le même volume. ■

VERDICT Vie à bord

DS7 Crossback ★★★★☆

Finition soignée, sièges accueillants, habitabilité généreuse, insonorisation excellente, design original, équipements de confort et technologiques - à condition de mettre la main au portefeuille - le DS7 Crossback n'usurpe pas son positionnement haut de gamme. Certes, vu ses dimensions, on aurait aimé un coffre plus spacieux, mais cela aurait été au détriment de sa ligne.

Peugeot 3008 ★★★½☆

Le 3008 a fait des progrès en finition mais dans le DS7 Crossback, le niveau grimpe encore d'un cran. Avec une sellerie typée sport, le Lion se révèle moins confortable que son cousin aux places avant. Il se rattrape sur une dotation assez généreuse, une ergonomie très bien pensée, une insonorisation réussie et par un rapport habitabilité/encombrement flatteur.

Verdict DS7 Crossback



PEUGEOT



Avec ces sièges, le confort se révèle assez ferme, notamment au niveau des lombaires malgré le réglage électrique. Ils offrent un bon maintien latéral et peuvent être massants, en option.



A l'arrière, la banquette - au dossier aussi ferme qu'à l'avant - accueillera sans problème deux personnes. Celle installée au centre sera moins bien lotie.



Le volume du coffre (547 dm³) se place parmi les meilleurs de la catégorie. De forme cubique, il est facile à charger avec un seuil assez bas (72 cm contre 78 cm).



Une fois la banquette 60/40 rabattue, il est possible de charger des objets jusqu'à 1,66 m de long. Le plancher ainsi formé est plat mais l'assise ne coulisse pas.

DS7 CROSSBACK BLUEHDI 180 / PEUGEOT 3008 BLUEHDI 180

Sur la route





En dépit de l'élégant signe DS sur le cache moteur, le BlueHDi est exactement le même que celui du 3008... en plus gourmand!



La monte pneumatique en 19", sans supplément, est aussi identique à celle du 3008.



Jolie, la commande n'est pas très ergonomique. La boîte, elle, manque un peu de réactivité.



Le DS7 Crossback est un parfait avaleur de kilomètres tant que la route est relativement droite et la chaussée parfaite. Il a parfois des mouvements de caisse un peu déroutants.

Même châssis, même moteur, même boîte, on pourrait s'attendre à deux voitures similaires. C'est sans compter sur le talent des ingénieurs de chez PSA qui, partis d'une même base, ont réussi à concevoir deux véhicules au caractère bien différent. Le 3008, bien qu'il soit haut sur pattes, ne déroge pas à la règle. Son comportement routier se révèle dynamique et rigoureux avec un roulis très bien maîtrisé. La voiture s'inscrit parfaitement dans les courbes et ses suspensions absorbent les déformations de la route. Ce plaisir de conduite est renforcé par le petit volant, dont on parlait plus haut, et par une direction très bien calibrée.

Ce dynamisme est quelque peu tempéré par le 2.0 BlueHDi. Avec ses 180 ch, on aurait pu s'attendre à un caractère bien trempé, mais avec un couple de 400 Nm perché à 2000 tr/min, il se révèle relativement sage, d'autant plus que la boîte de vitesses à huit rapports, au demeurant très douce,





Le diesel 180 ch est un moteur agréable à condition de ne pas attendre de lui des prestations sportives. Il est nettement moins gourmand dans le 3008.



Ces jantes 19", de série, n'ont pour ainsi dire pas d'incidence sur le confort de roulement.



La commande et la gestion de la boîte sont les mêmes que sur le DS7 Crossback.

n'est pas toujours d'une folle rapidité. Résultat, le 0 à 100 km/h est atteint en 9,6 secondes et le 90 à 130 km/h en 8,7 secondes.

Pour le DS7 Crossback, qui rappelons-le est équipé du même moteur, le tableau est un peu moins idyllique. Il est en retrait sur tous les chapitres. Il lui faut 0,3 seconde de plus pour le 0 à 100 km/h et il réclame une demi-seconde supplémentaire pour le 90 à 130 km/h. La raison de cet écart ? Le poids. Il affiche 1 690 kg sur la balance contre 1 664 kg pour le 3008. Seulement 26 kg d'écart, soit une grosse valise surchargée, mais qui fait ici toute la différence. Et cet écart ne s'arrête pas simplement aux performances. On le retrouve également au chapitre du freinage où il lui faut un mètre de plus pour s'arrêter à 50 km/h et deux mètres de plus à 130 km/h.

À l'image de son habitacle, le DS7 Crossback, et sa suspension pilotée, est clairement tourné vers le confort au détriment du pur plaisir de conduite. Placide, voire flottant, il n'a pas la rigueur du •••



Le comportement routier du 3008 ne souffre d'aucun défaut. Il se révèle à la fois équilibré et rassurant sans pour autant faire l'impasse sur le plaisir de conduite.

Sur la route

••• 3008 qui ne bénéficie pas pour autant d'un train arrière multibras, privilège du SUV DS. Cet agrément de conduite en retrait tient aussi à une direction trop assistée, qui manque dès lors furieusement de consistance. Pour avoir un peu plus de "retour", il faut choisir le mode Sport (sur 4 disponibles) mais il s'accompagne d'un bruit artificiel diffusé par les haut-parleurs, impossible à supprimer...

Dans cette version 180 ch, le DS 7 Crossback est livré avec le DS Active Scan Suspension. Ce système repose sur une caméra, située sur le haut du pare-brise, qui "lit" la route devant la voiture. Lorsqu'elle détecte des imperfections de la chaussée (jusqu'à 25 m), elle envoie l'information au calculateur qui adapte la suspension pilotée par anticipation. Nous n'avons pas été pleinement convaincus par ce système et c'est finalement en mode Normal que le DS7 Crossback se trouve le plus homogène, le mode Confort étant trop souple.

Plus récent que le Peugeot, le DS joue à fond la carte de la technologie avec des équipements uniques (ou presque) sur le segment. Facturée 1 250 €, la vision nocturne s'avère par exemple diaboliquement efficace. Dès que la caméra détecte du mouvement et de la chaleur - piétons, cyclistes ou animaux - le conducteur est informé par un code couleur sur le tableau de bord. Autre équipement digne d'intérêt, le système DS Active Led Vision (1 200 €). À la place d'un éclairage diffusé par un seul bloc, comme c'est le cas sur le 3008, en l'occurrence très efficace, le système proposé par DS est composé de modules qui tournent à droite et à gauche, et s'inclinent en fonction de l'angle du volant, de la vitesse et des conditions météo. Résultat, la vision nocturne est bluffante. Enfin, le Pack sécurité étendue (3 050 €) intègre une alerte (par caméra infrarouge) d'inattention du conducteur et une conduite semi-autonome (régulateur adaptatif et aide active au maintien dans la voie) permettant au conducteur de "lâcher" le volant quelques instants... avant d'être rapidement invité à le reprendre. ■

VERDICT Sur la route

DS7 Crossback ★★★★☆

Le DS7 Crossback est clairement typé confort et ce au détriment d'un certain plaisir de conduite. Est-ce un inconvénient? Non car il est parfait pour ceux qui ont un style de conduite plus coulé et se démarque ainsi du 3008. Ajoutons à cela certains équipements, comme la vision nocturne ou le système d'éclairage, qui sont de vrais plus.

Peugeot 3008 ★★★★½

Moins démonstratif sur le plan technologique, le Peugeot 3008 reste une référence pour l'instant indétrônable dès que l'on aborde le plaisir de conduite. Avec un châssis réglé aux petits oignons, une direction communicative, un comportement dynamique qui ne rend pas pour autant la voiture inconfortable, le Lion frappe fort. Seule la boîte manque un peu de rapidité dans ses passages de rapport.

Verdict Peugeot 3008

DS7 CROSSBACK



Le confort nocturne est l'une des grandes réussites du DS avec un éclairage qui s'adapte à la route et aux situations.



Les designers ont soigné le dessin arrière des feux qui ressemblent à des diamants. Le clignotant est à défilement.

PEUGEOT 3008



Les phares sont à led sur la version GT. Bien que moins perfectionnés que sur le DS7, ils donnent pleine satisfaction.



Trois lignes verticales pour symboliser la griffe d'un lion. Le clignotant est peu visible lorsque les feux stop sont allumés.

LE CONFORT AU DS, LE DYNAMISME AU PEUGEOT, LE POSITIONNEMENT DE CHAQUE MARQUE EST RESPECTÉ.



Tout-terrain

AMATEURS DE BITUME

Ne cherchez pas une once d'aptitude aventurière sur ces deux véhicules, elle est tout simplement inexistante. Ni le 3008, ni le DS 7 Crossback ne sont disponibles en quatre roues motrices, une énorme lacune même s'il est vrai que sur ce segment, la transmission intégrale ne représente que 20 % des ventes. Si ce n'est pas trop gênant pour le Peugeot qui n'a pas forcément le même positionnement haut de gamme que son cousin, c'est beaucoup plus préjudiciable commercialement parlant pour le DS, surtout en termes d'image. Toute la concurrence allemande, sans oublier Volvo, dispose de versions intégrales à leur catalogue. Pour tenter de se rattraper, le groupe PSA propose un système électronique qui s'appuie sur l'ESP et qui permet de renforcer la motricité sur terrain glissant, comme sur la neige. Appelé Advanced Grip Control chez Peugeot et Advanced Traction Control chez DS, histoire de compliquer les choses, il est respectivement gratuit sur le 3008 et facturé 550 € sur le DS7 alors que le système Peugeot intègre un contrôle de vitesse en descente ! Attention, il n'est disponible qu'avec une monte mixte M+S de 18 pouces.

DS7 Crossback — GARDE AU SOL 204 mm — ANGLES ATTAQUE/FUITE 23°/21°

Peugeot 3008 — GARDE AU SOL 219 mm — ANGLES ATTAQUE/FUITE 20°/29°

VERDICT Tout-terrain

DS7 Crossback ★☆☆☆☆

Pour bénéficier de 4 roues motrices, il faudra attendre l'année prochaine, lorsque la voiture sera disponible avec la motorisation hybride. D'ici là, le système de motricité renforcée permet de dépanner dans certaines situations. Ce n'est pas suffisant lorsque l'on a les prétentions de DS, mais c'est mieux que rien.

Peugeot 3008 ★½☆☆☆

Bien qu'il repose sur la même plateforme, le 3008 est un peu avantagé en tout-chemin. Son système de motricité renforcée intègre un contrôle de vitesse en descente, bien utile dans les pentes enneigées. Sa garde au sol est également plus généreuse que celle du DS7 Crossback. Il s'impose donc logiquement à ce chapitre.

Verdict **Peugeot 3008**

Budget

Aussi surprenant que cela puisse paraître, le DS7 Crossback, pourtant positionné plus haut de gamme, est moins cher que le 3008. Certes, la différence n'est que de 500 €, qui tombe à 380 € si l'on inclut le malus, plus favorable au Peugeot (90 € contre 210 €). Pour autant, ne vous fiez pas aux apparences. Car dans sa finition GT, nous avons affaire ici à la version haut de gamme du 3008 alors que la finition Perfomance Line est un niveau intermédiaire chez DS. À équipement égal, la logique reprend ses droits et le modèle qui se veut premium est plus cher. Pour creuser un peu plus l'écart, notre DS était équipée de 12 770 € d'options, soit la bagatelle de 30 % du prix de base, une politique qui le rapproche dangereusement des pratiques des constructeurs allemands. Ce n'est ici ni un compliment, ni une qualité. Car la marque fait payer cher sa technologie comme le système de module d'éclairage à led (1 200 €), la vision nocturne (1 250 €) ou les DS Connected Pilot et DS Driver Attention Monitoring (3 050 €). Dommage, car ce sont ces équipements qui font que le DS se démarque vraiment de la concurrence, au-delà de son style intérieur et de son confort.

Chez Peugeot, pour 42 900 €, on profite de tout le confort et la technologie nécessaires à une voiture de ce standing. À part le toit ouvrant (1 200 €) et l'excellent système de son du Français Focal (850 €), qui intègre pour ce prix les vitres avant feuilletées acoustiques, il ne manque pas grand-chose. À noter chez DS, les mêmes options sont facturées respectivement 1 750 € et 1 000 €. Quant à la consommation, encore une fois, le poids joue en défaveur du DS. Mesuré par nos soins, il réclame en moyenne 7,4 l/100 km de gazole contre 6,8 l/100 km pour le Peugeot, un bon résultat. En ville, l'écart est plus criant, car un litre de plus est nécessaire pour sustenter le DS. ■

Prix

	DS 7 Crossback	Peugeot 3008
Modèle hors options	42 400 €	42 900 €
Modèle à l'essai	55 170 €	47 990 €
Émissions CO_2	128 g/km	124 g/km
Malus écologique	210 €	90 €
Puissance fiscale	9 CV	9 CV

Équipements

Série : 6 airbags, démarrage sans clé (+ accès sur 3008), aide au démarrage en pente, aide au maintien dans la voie (active sur 3008), aide au stationnement arrière (+ avant avec caméra de recul sur 3008), avertisseur de temps de conduite, climatisation automatique bizone, commutation automatique des feux de route (3008), compteurs numériques, détecteurs de pluie et de luminosité, détection de sous-gonglage, DS Active Scan suspension (DS7 Crossback), ESP, frein de stationnement électrique, freinage d'urgence automatique avec alerte de risque de collision, hayon mains libres (3008), interfaces smartphone Mirror Screen, jantes alliage 19 pouces, projecteurs full led (3008), projecteurs xénon (DS7 Crossback), reconnaissance des panneaux, régulateur (adaptatif avec fonction stop&go sur 3008)/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, sellerie similicuir et Alcantara, système actif de surveillance des angles morts (3008), système audio + navigation connectée TomTom Trafic Europe, volant cuir.

DS7 CROSSBACK

Qualités

Confort général
+
Qualité perçue
+
Habitabilité généreuse

Défauts

Manque de précision dans la direction
–
Politique tarifaire
–
Consommations

PEUGEOT 3008

Qualités

Comportement routier
+
Agrément de conduite
+
Équipement complet

Défauts

Finition en retrait
–
Équipements technologiques réduits
–
Espace aux places arrière

VERDICT Budget

DS7 Crossback ★★☆☆☆

Qui dit premium dit options à rallonge, le DS7 Crossback ne déroge pas à la règle. Une bonne partie des équipements inédits sur ce segment est en option et d'autres, communs avec Peugeot, sont facturés plus chers sans raison apparente. Enfin, plus lourd, il se montre nettement plus gourmand à la pompe. Il s'incline donc face à son rival.

Peugeot 3008 ★★★☆☆

Lorsqu'un véhicule du segment des SUV compacts dépasse les 40 000 €, on est en droit d'attendre un équipement de série irréprochable. C'est le cas ici pour le 3008 dans sa finition GT. Il ne manque pas grand-chose d'indispensable, à part peut-être le toit ouvrant panoramique. Quant à la consommation, le BlueHDI s'avère assez peu gourmand avec une moyenne de 6,8 l/100 km.

Verdict Peugeot 3008



Options

↳ option modèle essayé	DS7 Crossback	Peugeot 3008
Airbags latéraux aux places arrière	série	_
Alarme	500	↳ 310
Antipatinage optimisé avec pneus M+S (+ contrôle de vitesse en descente sur 3008)	550	gratuit
Barre de toit en aluminium	↳ 300	↳ série
Chargeur sans fil (+ prise 220 V sur 3008)	↳ 250	↳ 180
Climatisation bizone étendue	↳ 450	_
Eclairage PolyAmbiant	↳ 250	_
DSConnectedCAM	↳ 400	_
DS Sensorial Drive	↳ 250	_
Hi-Fi System Focal	↳ 1000	↳ 850
Montre B.R.M. R180	↳ 400	_
Peinture métallisée	↳ 1000	↳ 650
Projecteurs led (DS Active led Vision avec fonction avancées)	↳ 1200	_
Sièges avant chauffants	↳ 550	200
Vitres et lunette AR surteintées	↳ 250	↳ série
Toit ouvrant panoramique	1750	↳ 1200

Packs

↳ pack modèle essayé	DS7 Crossback	Peugeot 3008
Pack Easy Access	↳ 920	_
Accès sans clé, hayon électrique mains libres		
Pack DS Night Vision	↳ 1250	_
Système de vision nocturne, caméras 360°		
Pack Modularité	↳ 50	_
Accoudoir central arrière, prise 12V, rangements latéraux, seuil de coffre chromé		
Pack Sièges Electriques	↳ 1200	_
Sièges avant électriques, fonction mémoire, appuie-tête à réglages intégrés, dossiers de banquette arrière inclinable électriquement		
Pack Sécurité Etendue	↳ 3050	_
Alerte active au franchissement involontaire de ligne, surveillance active des angles morts, reconnaissance étendue des panneaux, alerte attention conducteur par caméra		
Pack City 2	_	↳ 600
Park Assist (stationnement semi-automatique en créneau ou en bataille) et Visiopark 2 (caméras avant et arrière, caméras 360°)		
Pack Electrique & Massage	_	↳ 1300
Sièges avant électriques avec fonction mémoire côté conducteur, sièges avant chauffants et massants		



Performances

mesurées par l'AJ4x4

	DS7 Crossback	Peugeot 3008
Vitesse maxi (km/h)	202	205
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,9	9,6
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	31,3	30,9
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	9,2	8,7
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	11 / 33 / 66	10 / 32 / 64
Niveau sonore		
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	45,3 / 63,7 / 67,7	47,8 / 64,3 / 68,1
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	7,4	6,8
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	8 / 7,1 / 7,1	7 / 6,6 / 6,7
Réservoir (l)	55	53
Autonomie (km)	743	779

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	DS7 Crossback	Peugeot 3008
Extérieures		
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,57 / 1,62 / 1,62	4,44 / 1,62 / 1,62
Empattement (m)	2,74	2,67
Intérieures		
Espace aux jambes AR (cm)	28	24
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	147 / 150	149 / 148
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm³)	542 / 1752	547 / 1482
Seuil de chargement (cm)	78	72
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	93 / 102 / 48	83 / 102 / 59
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	170 / 124 / 70	166 / 117 / 82

* banquette coulissante

Technique

données constructeur

	DS7 Crossback	Peugeot 3008
Moteur	4 cylindres, turbo diesel	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée (cm³)	1 997	1 997
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3750	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2000	400 à 2000
Châssis	monocoque	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,9	10,9
Suspensions avant	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	essieu à traverse déformable, amortisseurs hydrauliques, + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés	disques ventilés
Transmission	traction	traction
Boîte de vitesses	EAT 8	EAT 8
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1690 / 1550	1664 / 2000
Pneumatiques	Continental ContiSport Contact S	Continental ContiSport Contact S
Dimensions	235/50 R19	235/50 R19

Conclusion

Bravo aux ingénieurs de PSA qui, partant d'une même base, ont réussi à façonner deux véhicules au caractère bien trempé. Le DS7 Crossback se révèle mieux fini, plus flatteur à l'œil et surtout plus spacieux, notamment à l'arrière. Pour autant, à l'heure du bilan, le Peugeot 3008 l'emporte haut la main, car il s'avère non seulement être le plus homogène, offrant un réel plaisir derrière son volant sans pour autant faire l'impasse sur le confort, mais aussi le moins cher des deux à équipement égal. Et ça, ça compte…

Le gagnant Peugeot 3008

ESSAI

FRENCH

OPEL GRANDLAND X

1.2 ECOTEC TURBO 130 CH ULTIMATE

PRIX : 34 150 €

PUISSANCE FISCALE : 7 CV

MALUS ÉCOLOGIQUE : 53 €

TOUCH

INUTILE DE LE CACHER, CAR C'EST UNE QUALITÉ, L'OPEL GRANDLAND X EST BASÉ SUR LE PEUGEOT 3008. VOILÀ DE QUOI LUI GARANTIR D'EXCELLENTES PRESTATIONS DYNAMIQUES, AUXQUELLES IL AJOUTE UN RAPPORT PRIX/ ÉQUIPEMENTS SOIGNÉ. ÇA RESSEMBLE À UNE BONNE AFFAIRE!

Par Michel Courtois Photos Greg

Pour ceux qui n'ont pas suivi les derniers grands mouvements dans l'industrie automobile, un petit retour en arrière s'impose. Depuis mars 2017, Opel est entré dans le giron de PSA avec la volonté de développer des produits communs - pour faire baisser les coûts - mais ayant chacun leur identité - pour toucher une clientèle différente. Voilà pour la théorie. Dans la pratique, on voit arriver un Peugeot 3008 et un Opel Grandland X partageant les mêmes dessous. De quoi en déduire qu'il s'agit là du premier produit commun de la nouvelle entité. Eh bien non ! Le développement de ces deux SUV date d'avant le rachat d'Opel par le Français. Qu'importe d'ailleurs, car le Grandland X illustre à la perfection ce qu'Opel va gagner à être désormais sous pavillon français.

Une personnalité propre

En regardant ce nouveau SUV, grand frère du Crossland X, il est bien difficile de reconnaître un 3008. Et c'est tant mieux ! Les designers Opel ont réussi à lui insuffler l'identité de la marque, eux qui avaient comme consigne de veiller à ne pas modifier la traînée aérodynamique par rapport à celle du cousin, ce qui aurait contraint les ingénieurs à revoir la cartographie des moteurs. Lesquels, inchangés donc, se répartissent entre deux diesels, 130 et 177 ch, et un essence 130 ch, à l'essai ici. C'est le 3 cylindres 1.2 qui officie et, comme dans le 3008, il se montre à l'aise sous le capot du Grandland X. Bien sûr, on ne peut pas dire qu'un temps de 32,8 secondes sur le 1 000 m départ-arrêté soit sportif mais le bloc est volontaire, à l'image des relances qui ne demandent pas plus de 10,4 s pour passer de 90 à 130 km/h sur le quatrième rapport. Un caractère mécanique séduisant qui est de surcroît parfaitement mis en musique par l'agréable sonorité du 3 cylindres, présente sans jamais devenir envahissante grâce à une insonorisation soignée. Le 1.2 Ecotec est proposé avec une nouvelle boîte auto 8 rapports ou une manuelle 6 rapports. Cette dernière permet de profiter du caractère pétillant de la mécanique mais pâtit d'une commande manquant de consistance. La boîte auto 8 rapports ajoute de la douceur mais rend le 3 cylindres moins joueur.

Reposant sur la plateforme EMP2 de PSA, l'Opel profite d'un poids contenu (1 465 kg) et de liaisons au sol efficaces. En action, on note un dynamisme en retrait par rapport à celui du 3008. Deux raisons à cela. La première se situe au niveau de la direction. Celle de l'Opel se montre à la fois moins engageante et moins informative, l'assistance manquant un peu de consistance. La seconde est à chercher au niveau des réglages de suspensions, un peu plus permissifs en appui. Cela étant, la copie dynamique du Grandland X reste excellente. Le châssis, d'un équilibre à toute épreuve, peut se montrer amusant s'il est provoqué. Le confort de suspension est excellent sur autoroute mais pâtit de quelques percussions à basse vitesse. Reste la question de la monte pneumatique. En cochant le Pack All •••

Qualités

Confort général
+
Comportement rassurant
+
3 cylindres volontaire

Défauts

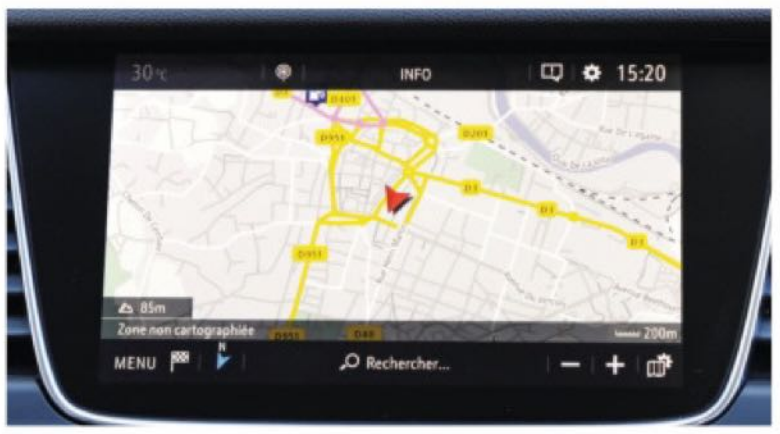
Freinages avec pneus M+S
–
Raideur des dossiers avant
–
Commande de boîte



L'espace aux jambes est satisfaisant mais la banquette est fixe et les dossiers ne s'ajustent pas en inclinaison. La place centrale n'est pas inconfortable.



Les sièges ergonomiques déçoivent par la fermeté du bas des dossiers mais on apprécie l'assise ajustable en longueur. Il est possible de supprimer cet équipement livré de série.



On retrouve le même système que dans le 3008. Ergonomie et connectivité sont simples mais ici, les commandes de climatisation sont indépendantes de l'écran tactile.



Reposant sur le châssis du 3008, le Grandland X se montre à la fois efficace et confortable, sauf sur les petites irrégularités de la chaussée.

Le dessin de la planche de bord, très classique, permet de trouver rapidement ses marques. La présentation d'ensemble séduit mais quelques points de détail mériteraient plus d'attention.

PÉTILLANT ET ASSEZ SOBRE, LE 3 CYLINDRES ESSENCE SÉDUIT SOUS LE CAPOT DE L'OPEL.

••• Road (option gratuite sur Ultimate), le SUV reçoit un système d'antipatinage adaptatif en fonction du terrain d'évolution et des pneus M+S (mais pas de contrôle de vitesse en descente comme sur le 3008). Au moment du choix, il faut bien avoir à l'esprit que cette monte dégrade le comportement (sous-virage légèrement plus précoce) comme les distances de freinage (73 m sur un freinage à 130 km/h, soit 10 m de plus qu'avec des pneus classiques). Une option, donc, à réserver à ceux qui en ont vraiment besoin.

Un habitacle consensuel

Plus classique à l'extérieur, plus sage en comportement, le Grandland X se montre logiquement plus consensuel que le 3008 dans l'habitacle. La présentation générale se révèle de bonne facture même si la finition est un ton en dessous de celle du Français, à l'image des habillages de montants de pare-brise mal ajustés. Plus embêtant, le plastique moussé qui recouvre toute la planche de bord donne l'impression, à l'œil, d'être rigide ! On apprécie en revanche de pouvoir régler la température sans passer par l'écran tactile. Dommage que la ventilation fasse autant de bruit, même lorsqu'il s'agit uniquement de maintenir la température. Les rangements proposés sont nombreux mais de petite contenance, à l'image des bacs de porte. Un autre point déçoit : de série sur Ultimate sont proposés des sièges ergonomiques validés par une association allemande qui œuvre pour la santé du dos (AGR). Or, non seulement nous ne les avons pas trouvés confortables, mais la raideur du bas du dossier nous est même apparue désagréable. A essayer avant d'acheter, ces sièges pouvant être supprimés, avec à la clé une économie de 990 €.

Du côté de l'habitabilité, le bilan est fort correct avec une bonne place pour les passagers arrière : non seulement les dossiers avant sont creusés mais il est possible de glisser les pieds sous les assises. Le coffre, lui, figure parmi les plus généreux de la catégorie (de 542 dm³ à 1652 dm³).

Le Grandland X a un autre atout dans son jeu : un placement prix/équipement ajusté. Ainsi, en version haut de gamme Ultimate, il dépasse à peine 34000 €. Et ça ne l'empêche pas de proposer une dotation complète avec la sellerie cuir, la navigation, les sièges avant et arrière ainsi que le volant chauffants, les sièges avant ventilés ou encore le système de stationnement semi-automatique. Enfin, le 1.2 essence ne viendra pas alourdir la facture grâce à un appétit moyen de 7,8 l/100 km, ce qui est raisonnable. ■



Le SUV Opel fait la part belle aux bagages avec 542 dm³ en version 5 places. Le seuil de chargement est un peu plus haut que celui du 3008.



Une fois les dossiers rabattus depuis le coffre, le volume atteint 1652 dm³. Il n'y a pas d'attaches prévues pour pouvoir fixer les bagages.



Pas de compteurs digitaux, ce qui est loin d'être éliminatoire. En revanche, l'ordinateur de bord gagnerait à être plus complet.



La commande de boîte manque de consistance. L'option transmission auto (1700 €) est à méditer sérieusement.



Le Pack All Road impose ces jantes 18" et des pneus M+S qui dégradent les distances de freinage.

Conclusion

★★★★☆

En reprenant châssis et moteur du Peugeot 3008, le Grandland X partait d'une bonne base. Il y apporte la personnalité Opel que ce soit dans le comportement, moins dynamique mais tout aussi confortable, ou l'aménagement intérieur, plus consensuel. Enfin, il est mieux placé en prix/équipement sachant que sa valeur résiduelle sera inférieure. Au final, il séduira les clients qui ne sont pas sensibles au caractère futuriste du Français.



Dans l'ombre de son rival de chez Peugeot, le SUV Opel avance presque les mêmes arguments objectifs et ajoute un rapport prix/équipement soigné.

Prix

Modèle hors options : 34 150 €	Modèle à l'essai : 35 790 €
Émissions CO_2 : **121 g/km**	Puissance fiscale : **7 CV**
Malus écologique : **53 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide au démarrage en côte, aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, alerte antisomnolence, appel d'urgence et d'assistance (OnStar), Bluetooth, contrôle de pression des pneumatiques, ESP, freinage automatique d'urgence avec détection piéton, Isofix aux places latérales arrière, reconnaissance des panneaux couplée au régulateur/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts.

Agrément : accès et démarrage sans clé, caméra 360°, climatisation automatique bizone, détecteurs de pluie et de luminosité, feux de jour et arrière à led, frein à main électrique, gestion automatique des feux de croisement, hayon électrique à ouverture mains libres, hot-spot wi-fi, jantes 18", navigation 5.0 IntelliLink (écran tactile 8", cartographie Europe, 2 prises USB, commandes vocales, interfaces Apple CarPlay et Android Auto), ordinateur de bord écran 3,5", pare-brise chauffant, phares antibrouillard avant, phares led adaptatifs directionnels, prise électrique 230 V à l'arrière de la console centrale et prise 12 V dans le coffre, radars de stationnement avant et arrière, recharge smartphone par induction, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir, sièges avant ergonomiques et ventilés, siège conducteur électrique, sièges avant et volant chauffants, stationnement semi-auto, système audio Denon 9 HP, toit et rétroviseurs de couleur contrastée, volant cuir multifonction.

Options

↳ option modèle essayé

Pack sièges ergonomiques	**- 990 €***
↳ Peinture métallisée premium	**890 €**
Régulateur de vitesse adaptatif	**500 €**
↳ Toit vitré panoramique	**750 €**

*équipement de série qu'il est possible de soustraire

Packs

↳ pack modèle essayé

↳ Pack All Road	**gratuit**
IntelliGrip (modes d'antipatinage en fonction du terrain, jantes 18", pneus M+S)	

Le petit 3 cylindres de 130 ch s'en sort bien sous le capot du Grandland X. Volontaire, sobre et jamais envahissant, il constitue un excellent choix.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**188**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**10,9**
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	**32,8**
Reprises de 90 à 130 km/h en 4e / 5e / 6e (s)	**10,4 / 13 / 17,9**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**12 / 36 / 73**
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	**38,2 / 64 / 67,2**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**7,8**
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	**8,1 / 7,4 / 8**
Réservoir (l)	**53**
Autonomie (km)	**679**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,48 / 1,86 / 1,61**
Empattement (m)	**2,68**
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	**26**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**151 / 148**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**542 / 1652**
Seuil de chargement (cm)	**77**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**82 / 102 / 60**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**163 / 116 / 83**



Technique

Moteur	**3 cylindres en ligne, essence, turbo**
Cylindrée (cm³)	**1199**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**130 à 5500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**230 à 1750**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,9**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu souple (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVM 6**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1465 / 1400**
Pneumatiques	**Continental ContiCrossContact M+S**
Dimensions	**215/65 R 17**

ABONNEZ-VOUS à l'auto-journal évasion & 4x4

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS



L'OFFRE SANS ENGAGEMENT

L'Auto-Journal évasion & 4x4
4 n°/an

\+ la version numérique **offerte !**

= **4,50€** par trimestre SEULEMENT au lieu de ~~5,95€~~

SANS ENGAGEMENT

soit **24% de réduction !**

Les avantages de l'offre sans engagement

La remise est plus importante :
24 % de réduction sur le prix kiosque

Votre abonnement est résiliable sans frais
sur simple demande au service client

Le paiement est sécurisé
entre ma banque et l'éditeur de *L'Auto-Journal*

\+  La version numérique **OFFERTE !**

Service client **DÉDIÉ :** 01 46 48 48 75 (prix d'un appel local) du lundi au samedi de 8h à 20h — via l'espace client kiosquemag — L'AUTO-JOURNAL - Service Abonnements CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

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 SANS ENGAGEMENT :** -24%
L'Auto journal évasion & 4x4 pour **4€50** par n°
au lieu de ~~**5€95**~~ (737999)
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. Tarif après 1 an : 4,80 €/trimestre

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. Créancier : EMAS S.N.C - 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE - Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057.

☐ **L'OFFRE CLASSIQUE :** -19%
L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour 1 an (4 n°)
à 19 € au lieu de ~~23,80~~ € (738005).

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 : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

DOSSIER SUV 7 PLACES

FAMILLES, LES SUV VOUS AIMENT !

Dossier réalisé par Michel Courtois, Pierre Richet et Julien Toldte

Les monospaces, véritable spécialité française, se croyaient souverains en leur royaume. Solidement installés parmi les meilleures ventes du marché depuis le lancement de la première génération de Scénic en 1996, ils n'imaginaient pas que cela puisse changer. Et pourtant... les SUV ont bouleversé le marché, taillant des croupières à la catégorie des monospaces, provoquant même la disparition de certains des représentants de l'espèce et pas des moindres (Renault Modus, Citroën C3 Picasso...). Comment ont-ils réussi ce tour de force ? Simplement en ajoutant aux arguments objectifs des monospaces ceux, subjectifs, des SUV. En réussissant cette délicate alchimie, ils sont devenus le seul type automobile capable de contenter tous les membres de la famille.

Si vous cherchez un SUV capable d'accueillir 7 passagers, le choix ne manque pas et s'est même récemment étoffé avec l'arrivée de modèles au format soit familial (autour de 4,70 m) soit routier (autour de 5 m). Espace aux deuxième et troisième rangées, modularité, éléments de confort à l'arrière et volumes de coffre, l'Auto-Journal Evasion & 4x4 vous livre tous les secrets des modèles sélectionnés dans ce dossier.

SOMMAIRE

p. 72 Peugeot 5008
p. 74 Skoda Kodiaq
p. 75 Nissan X-Trail
p. 76 VW Tiguan Allspace
p. 78 Lexus RXhL
p. 79 Audi Q7
p. 80 Volvo XC90





Peugeot 5008

PRIX (À PARTIR DE) : 27 200 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : OUI
SIÈGES RANG 2 COULISSANTS : OUI (15 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : OUI
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : OUI RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : OUI

L'ALCHIMISTE

AVEC LE 5008 PEUGEOT NE CHANGE PAS LE PLOMB EN OR MAIS TRANSFORME UN EXCELLENT MONOSPACE (L'EX-5008) EN UN SUV TOUT AUSSI DOUÉ. ET ÇA, C'EST PRÉCIEUX POUR UNE FAMILLE.

Si Peugeot bénéficie d'un héritage plus riche en matière de breaks que de monospaces, ça ne l'a pas empêché de réaliser un très bon véhicule familial apparu sous le nom de 5008 en 2009. Malgré son succès, la marque de Sochaux a préféré, lors de son changement de génération, repartir d'une feuille blanche pour en faire un SUV 7 places. Bien lui en a pris car le nouveau 5008 réussit à combiner le style et le comportement de son petit frère le 3008 aux astuces et à l'habitabilité de feu le monospace. Le carton plein en un mot.

Le premier "SUVspace"

Il suffit de prendre place à la seconde rangée pour comprendre le sens de l'accueil de ce SUV. Les trois sièges sont indépendants, de même largeur, coulissants et proposent un dossier ajustable en inclinaison ! L'espace aux jambes est excellent (de 21 à 36 cm en fonction de la position des sièges) mais en cochant l'option du toit panoramique, les adultes installés aux places latérales manqueront de quelques centimètres en garde au toit. L'accès aux places de coffre est facilité par les sièges des extrémités qui coulissent et dont le dossier s'incline vers l'avant. Ces places supplémentaires réservent une bonne surprise dans la mesure où elles sont utilisables par des adultes sur un court trajet, et par des enfants lors de voyages plus longs. Il suffit que les occupants des sièges du rang 2 acceptent d'avancer et les conditions de confort deviennent tout à fait acceptables. Seule la relative fermeté de la sellerie fatigue à la longue.

Le coffre fixe lui aussi une nouvelle référence dans la catégorie. En configuration 5 places, il passe de 639 à 779 dm³ en fonction de la position des sièges coulissants. Lorsque 7 passagers sont à bord, en revanche, il faudra apprendre à voyager léger avec seulement 214 dm³. Mais le 5008 se rattrape sans mal grâce à une modularité exemplaire. En plus des astuces plus ou moins classiques (dont le dossier du siège passager avant rabattable en tablette), on retiendra la possibilité de déposer les sièges de coffre. Une fois la technique maîtrisée, les sièges (11 kg) se retirent facilement et permettent de dégager, sous le plancher, 100 dm³ supplémentaires !

Sur route, le 5008 se montre un peu moins dynamique que le 3008 et plus ferme, en particulier à basse vitesse. Mais sa copie reste parmi les meilleures du segment. Le BlueHDi 130 ch, marié à la boîte automatique EAT8 (à partir de 35 600 €) apparaît comme étant un bon compromis dans la gamme. ■

Conclusion ★★★★½

En retenant le meilleur du SUV et du monospace, le 5008 offre un cocktail auquel il est bien difficile de résister lorsqu'on a besoin d'un véhicule 7 places. Non content d'être habitable, pratique et bien présenté, il se montre aussi agréable à conduire. Seul petit bémol, sa fermeté sur certaines irrégularités de la chaussée… et encore !



Le coffre avance un excellent volume (639 à 779 dm³) et propose une modularité exemplaire. Les strapontins sont même amovibles.



Les trois sièges indépendants coulissent sur 15 cm et leur dossier est ajustable en inclinaison. Les places de coffre ne sont pas indigentes.





PHOTOS : TIBO

Plus long et plus lourd que le 3008, le grand frère 5008 est un peu moins agile… ce qui ne l'empêche pas de s'adjuger la palme de l'agrément de conduite de la catégorie.



La planche de bord peut étonner par son dessin mais l'ergonomie est intuitive. Les matériaux sont de bonne qualité, dommage que les ajustements pêchent par endroits.

Peugeot 5008

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,65 / 1,82 / 1,64 / 2,84**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**21-36 / 13-28**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 132**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm^3)	**214 / 639-779 / 1940**



Skoda Kodiaq

PRIX (À PARTIR DE) : 27 030 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : NON
BANQUETTE RANG 2 COULISSANTE : OUI (18 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : NON RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : OUI

EFFET D'AUBAINE

BASÉ SUR DES DESSOUS TECHNIQUES VW ET AJOUTANT LES ASTUCES PRATIQUES PROPRES À SKODA, LE KODIAQ SE POSE COMME UNE ALTERNATIVE FORT MALINE À UN PRIX RAISONNABLE.

PHOTOS: YANN LEFEBVRE

Vous en connaissez beaucoup des SUV qui proposent deux boîtes à gants, deux parapluies dans l'épaisseur des portes, des languettes en plastique qui protègent l'arête des portes à l'ouverture, un gratte givre dans la trappe à carburant ou encore un éclairage de coffre qui se transforme en lampe de poche?

Ce sont une partie des astuces offertes par le Kodiaq, ce qui ne l'empêche pas de soigner les aspects plus classiques. Les passagers du rang 2 s'installent sur une banquette (1/3-2/3) coulissante sur 18 cm et profitent de dossiers inclinables. L'espace aux jambes n'est pas aussi généreux que dans un 5008 mais les adultes n'ont pas l'impression de manquer de place. Les sièges de coffre se mettent en place en un tournemain et l'on y accède assez facilement. La place aux jambes se montre généreuse dans la catégorie mais l'assise, près du plancher, rend la position peu confortable pour les grands.

Là où le Kodiaq ne tremble pas, c'est lorsqu'il s'agit de charger des bagages. Le volume est déjà particulièrement généreux en version 5 places (de 589 à 754 dm³). Mais le Skoda fait encore mieux lorsque 7 ou 2 passagers sont à bord: le volume atteint respectivement 300 et 2005 dm³, des valeurs remarquables. Enfin, on apprécie une astuce supplémentaire qui permet de ranger le cache-bagages, sous le plancher, en configuration 7 places.

En action, le Kodiaq mise sur le confort quitte à se laisser aller à quelques mouvements de caisse. Mais c'est finalement l'insonorisation, perfectible, qui sera dommageable. La combinaison la plus séduisante est celle qui marie le 2.0 TDI 150 ch à la boîte DSG7 et aux 4 roues motrices (à partir de 38430 €). ■



L'accès aux places de coffre est plutôt aisé et l'espace assez généreux. Dommage que l'assise soit si proche du plancher.



Ça ne rigole pas à l'intérieur du Kodiaq. Mais l'habitacle se montre pratique, ergonomique et bien fini. Tant pis pour l'ambiance.

Conclusion

★★★★☆

Un constructeur à l'esprit pratique développé pouvait difficilement se louper sur un SUV familial. Skoda en fait une très belle démonstration avec le Kodiaq qui peut, sans forcer son talent, se hisser à la hauteur du 5008 en termes d'accueil. En agrément de conduite, il reste un ton en dessous.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Skoda Kodiaq

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,70 / 1,89 / 1,66 / 2,79**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**13-31 / 19-37**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**150 / 125**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**300 / 589-754 / 2005**

Nissan X-Trail

PRIX (À PARTIR DE) : 30100 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : NON
BANQUETTE RANG 2 COULISSANTE : OUI (20 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : OUI RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : OUI

QUESTION DE RYTHME

DESCENDANT DU QASHQAI +2, LE X-TRAIL FAIT PARTIE DES PREMIERS SUV 7 PLACES. CELA SE VOIT FACE À SES RÉCENTS CONCURRENTS, BIEN QU'IL CONSERVE ENCORE DES ATOUTS SÉDUISANTS.





Les passagers installés dans le coffre n'ont pas beaucoup d'espace et les dossiers de siège ne montent pas assez haut. À réserver à des enfants.

Le X-Trail est techniquement identique au Qasqhai. Plus long de 25 cm, il offre la possibilité de cocher, en option (de 500 à 900 €), deux sièges supplémentaires dans le coffre. Lesquels n'offrent ni un accès aisé ni un espace très généreux et ne devront être considérés que comme des places de dépannage. Dans le X-Trail on sera beaucoup mieux installé au second rang. Des adultes ne se sentiront pas engoncés grâce à un bel espace aux jambes mais la présence d'un accoudoir central ferme rend la troisième place peu confortable. Car le SUV Nissan ne retient pas la solution des sièges indépendants mais reste fidèle à la traditionnelle banquette.

Bien que le X-Trail soit de la même taille que le Peugeot 5008, il souffre de la comparaison des volumes de coffre. Pour faire simple, en 5 places banquette avancée au maximum, la valeur proposée par le Japonais (621 dm³) est inférieure à celle du Français lorsque, dans la même configuration, sa banquette est reculée à fond (639 dm³) ! Aïe… et le constat est le même quel que soit le nombre de passagers à bord. Reste, pour se racheter, un plancher plat lorsque tous les dossiers sont rabattus, un dossier de siège passager avant qui peut se mettre en tablette et des rangements assez nombreux.

Au chapitre dynamique, le X-Trail a de beaux restes. Son comportement ne souffre pas trop du poids même s'il est nettement moins agile que celui de ses jeunes concurrents. Sous le capot, et sachant que les places supplémentaires n'ont pas vocation à être souvent utilisées, le dCi 130 ch suffit (à partir de 30 100 €). Il peut être couplé aux 4 roues motrices (système à la demande) et à une boîte à variation continue, dont l'agrément n'est pas parfait. ■



La planche de bord et les équipements technologiques ont été mis à jour. Pas suffisamment face aux rivaux.

Conclusion

★★★☆☆

Pionnier des SUV 7 places, le X-Trail a défriché le terrain pour les stars actuelles. Par rapport à ces dernières, il marque aujourd'hui le pas que ce soit en habitabilité, présentation ou modularité. L'agrément de conduite est en revanche au rendez-vous et les marges de négociation beaucoup plus importantes que chez ses rivaux.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Nissan X-Trail

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,64 / 1,82 / 1,71 / 2,71
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	12-32 / 4-27
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	147 / 128
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	167 / 451-621 / 1982



Volkswagen Tiguan Allspace

PRIX (À PARTIR DE) : 33 420 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : NON
BANQUETTE RANG 2 COULISSANTE : OUI (17 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : OUI RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : OUI

PREMIER DE LA CLASSE

COMME SOUVENT, VOLKSWAGEN APPORTE UNE SOLUTION SÉRIEUSE ET PRAGMATIQUE AUX BESOINS DES FAMILLES. RÉSULTAT, OBJECTIVEMENT, IL N'Y A PAS GRAND-CHOSE À REDIRE…

Golf Sportsvan, Touran, Sharan, Tiguan Allspace, dans la famille VW, les véhicules destinés aux familles ne manquent pas. Mais dans cette liste, si le Tiguan n'est pas forcément le plus habitable, il est sans aucun doute celui qui fait le plus envie sans pour autant négliger les aspects pratiques. Il mérite dès lors toute notre attention…

Comme son nom l'indique, le Allspace est étroitement dérivé du Tiguan, selon une recette appliquée par de nombreux constructeurs. Cela permet à la version 7 places, plus confidentielle, de bénéficier de l'aura du petit frère. 21 cm séparent les deux versions, que l'on retrouve pour moitié dans l'empattement et dans le porte-à-faux arrière. Les passagers de la banquette seront bien reçus, profitant d'un espace aux jambes suffisant bien qu'inférieur à celui du Tiguan classique. Cela s'explique par la volonté de dégager de la place derrière, pour le coffre et les éventuels passagers. Le second rang est composé d'une banquette coulissante (assise 1/3-2/3) et de dossiers (40/20/40) ajustables en inclinaison. C'est moins pratique que des sièges indépendants mais trois passagers seront tout de même bien installés.

Un accès pas si aisé

Pour accéder aux places de coffre, le dossier des sièges latéraux bascule vers l'avant et l'assise coulisse mais l'espace dégagé n'est pas très généreux. Il faudra donc se contorsionner pour se glisser jusqu'aux sièges de rang 3. Une fois installé, l'espace n'est pas ridicule à condition - et c'est vrai pour tous les SUV 7 places - que les occupants du rang 2 acceptent d'avancer et de sacrifier un peu de leur espace aux jambes. Malgré cela, on se sent moins à l'aise que dans un Peugeot 5008 ou un Skoda Kodiaq.

Profitant de l'accroissement du porte-à-faux arrière, le volume de coffre progresse sensiblement par rapport à celui du Tiguan. Les valeurs mini/maxi varient de 230 à 1 775 dm³ et, en configuration 5 places, il sera possible de charger de 608 à 768 dm³. De très bons chiffres. Il est en revanche étrange d'avoir aménagé un plancher de coffre plus haut que le seuil de chargement… Au moins, le cache-bagages pourra prendre place en dessous.

Le catalogue du Tiguan Allspace laisse l'embarras du choix en termes de diesel puisque trois puissances sont proposées : 150, 190 et 240 ch. La plus petite version s'avère suffisante et, associée à la boîte DSG7 (à partir de 42 060 €), elle distille un bel agrément. En comportement, le Tiguan est aussi rigoureux qu'efficace. ■

Conclusion ★★★★☆

Ce n'est pas parce qu'il est un peu moins pratique que le Skoda Kodiaq et un peu moins dynamique que le Peugeot 5008 que le Tiguan Allspace se fait distancer. Il offre une belle habitabilité, un excellent confort et un comportement serein. En qualité, il se place au-dessus de ses concurrents. En prix aussi.



Le coffre du Tiguan rivalise avec les meilleurs (608 à 768 dm³). Le plancher est plus haut que le seuil mais accueille le cache-bagages.



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER

Le Tiguan Allspace offre un comportement d'une grande sérénité et un confort de haut vol. Mais il le fait payer, surtout par sa politique d'équipements.

Présentation impeccable à l'intérieur du SUV Volkswagen. À condition d'y mettre le prix, la dotation technologique est de dernier cri.

VW Tiguan Allspace

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,71 / 1,84 / 1,68 / 2,79**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**12-29 / 19-36**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**153 / 125**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**230 / 608-768 / 1775**



Lexus RX450hL

PRIX (À PARTIR DE) : 72 100 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : NON
BANQUETTE RANG 2 COULISSANTE : OUI (16 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : NON RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : OUI

FAUX SEMBLANTS

LA 4E GÉNÉRATION DE RX SE DÉCLINE EN VERSION FAMILIALE. AVEC LE XC90, C'EST LE SECOND SUV 7 PLACES HYBRIDE DU MARCHÉ, MAIS NON RECHARGEABLE.

PHOTOS: CLEMENT CHOULOT

Le RX quatrième génération est sorti fin 2015 mais ce n'est que cette année qu'il se décline en une version 7 places: le 450hL, plus long de 11 cm. Les places du rang 2 se montrent toujours confortables grâce à une assise accueillante et un espace aux jambes généreux. Le dossier s'ajuste en inclinaison et l'assise coulisse sur 16 cm (12 cm dans le RX).

Le coffre n'a jamais été le point fort du Lexus, la faute à une ligne de toit plongeante et à l'encombrement des batteries. Les centimètres gagnés en longueur et le nouveau dessin de la poupe n'y changent pas grand-chose. Dès lors, aménager deux places n'a pas été chose facile. On s'en rend compte au moment d'y accéder: l'espace dégagé est symbolique. Mieux vaut confier cet exercice à des enfants. D'ailleurs, eux seuls ne trouveront rien à redire une fois installés. Un adulte, lui, pestera contre la place aux jambes limitée, la garde au toit insuffisante et la visibilité latérale réduite. Seuls motifs de satisfaction, la climatisation automatique indépendante et la manipulation des sièges de coffre qui se fait de façon électrique.

Pour un véhicule de 5 mètres, le volume de chargement est décevant. Certes, la version longue gagne 52 dm³ par rapport au RX 5 places mais la valeur de 591 dm³ (donnée constructeur) reste dans la moyenne basse de la catégorie. Le RX450hL associe un 3.5 V6 atmosphérique de 263 ch à deux moteurs électriques (un de 167 ch à l'avant et un de 68 ch à l'arrière). L'ensemble de 313 ch distille une belle onctuosité qui se marie parfaitement avec le haut niveau de confort (suspension et insonorisation) proposé par le RX. Dommage que la chaîne hybride ne soit pas rechargeable, ce qui limite les évolutions en tout électrique. ■



Autant les places du second rang sont confortables, autant celles du coffre sont symboliques.



Le RX incarne le premium à la japonaise. Cela ne manque pas de charme même si quelques équipements high-tech font défaut.

Conclusion

★★★☆☆

Bien qu'il gagne 11 cm et deux places, le Lexus n'a pas la fibre familiale. Les sièges de coffre sont réservés à des enfants. On apprécie en revanche l'habitabilité à la deuxième rangée, l'excellent confort et l'onctuosité de la chaîne hybride. Des qualités déjà constatées sur la version 5 places…

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Lexus RX

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**5 / 1,90 / 1,70 / 2,79**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**20-36 / 2-18**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**155 / 129**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**211 / 474 - 591 / 1656***

*données constructeur



Audi Q7

PRIX (À PARTIR DE) : 67 420 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : OUI
SIÈGES RANG 2 COULISSANTS : OUI (11 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : NON RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : NON

TAILLE PATRON

Y A-T-IL DU MÉRITE À POUVOIR ACCUEILLIR 7 PERSONNES DANS PLUS DE 5 M DE LONG ? PAS VRAIMENT, SAUF QUE LE Q7 LE FAIT AVEC UNE RÉELLE APPLICATION.



PHOTOS : YANN LEFFEVRE

Pour ceux qui n'ont pas de problème de parking et qui envisagent l'usage de leur véhicule lors des départs en vacances, un SUV "full-size" ne manque pas d'attrait. Démonstration avec l'Audi Q7.

Les occupants de la deuxième rangée de sièges auront l'impression de voyager en première classe. Même les plus grands ne pâtiront pas d'un manque d'aisance aux jambes et il sera presque possible de les allonger en passant les pieds sous les assises avant. Chaque siège est également coulissant et la place centrale peut être utilisée par un adulte. Audi a cherché à dégager la meilleure accessibilité aux places arrière, ce qui est le cas. Mais la manipulation est un peu fastidieuse. Il faut d'abord replier le dossier puis faire basculer dossier et assise à la verticale, l'ensemble étant un peu lourd pour des enfants. Ces derniers n'auront pas de quoi se plaindre une fois installés. Les adultes seront moins à l'aise, principalement à cause d'une garde au toit mesurée. D'ailleurs, lorsque l'on compare les côtes du Q7 avec celles d'un 5008, 41 cm plus court, c'est assez cruel… pour l'Allemand. Enfin, point de climatisation dédiée à ces places mais des strapontins électriques.

Le coffre est accueillant (524 et 636 dm³) mais le… 5008 fait mieux ! En rabattant les dossiers du rang 2, on obtient 1 955 dm³ et un plancher parfaitement plat.

Seuls des V6 diesel prennent place sous le capot : onctueux en 218 ch, presque sportif en 272 ch. La séduisante version diesel plug-in hybride n'est, elle, pas disponible avec les 7 places. Le plaisir procuré par l'Audi Q7 sera proportionnel au budget alloué : en ajoutant 3 880 € à une facture déjà salée, on profitera des bienfaits de la suspension pneumatique adaptative et des roues arrière directrices. ■



Les strapontins de coffre se montrent plutôt accueillants. Mais les meilleures places restent celles sur rang 2 avec trois sièges indépendants.



La présentation est plaisante, surtout dans cette livrée claire, et la finition appliquée.

Conclusion

★★★½☆

Le Q7 est une machine à faire des kilomètres. Mais quand on rapporte son gabarit à ses côtes d'habitabilité, le SUV Audi perd des points. Le coffre et la place à la troisième rangée sont moins généreux que dans un 5008. Et comme de coutume chez la marque, nombre d'équipements sont en option, et pas uniquement ceux superflus.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Audi Q7 — mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**5,06 / 1,97 / 1,74 / 3,00**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**23-34 / 13-24**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**158 / 125**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**225 / 524-636 / 1 955**



Volvo XC90

PRIX (À PARTIR DE) : 64 500 € SIÈGES RANG 2 INDIVIDUELS : OUI
SIÈGES RANG 2 COULISSANTS : OUI (12 CM) SIÈGES RANG 3 AMOVIBLES : NON
DOSSIER PASSAGER AV RABATTABLE : NON RANGEMENT POUR CACHE-BAGAGES : NON

SOLIDE HÉRITAGE

HIER RÉPUTÉ POUR SES BREAKS, VOLVO A PARFAITEMENT NÉGOCIÉ LE PASSAGE AU SUV. LE XC90 PREMIÈRE GÉNÉRATION ÉTAIT UN EXEMPLE DU GENRE ET SON DESCENDANT L'A SUIVI !

On ne connaît pas une carrière de 13 ans, couronnée de succès jusque dans les derniers mois, par hasard. La première génération de XC90, pensée pour le marché américain, a visé juste en proposant un SUV familial portant haut les notions de confort et de sécurité. Débarquée en 2015, l'actuelle génération en a modernisé l'interprétation tout en restant fidèle au concept. Une philosophie qui se retrouve dès que l'on s'installe à bord. La présentation n'est peut-être pas aussi impeccable que dans les concurrents allemands - et encore - mais il se dégage une ambiance unique, à la fois contemporaine et chaleureuse. Grâce sa longueur généreuse, le XC90 peut se permettre d'accueillir sans mal 7 passagers. Et il veille à le faire dans les meilleures conditions. Au rang 2, on trouve ainsi trois sièges individuels, coulissants aux dossiers réglables en inclinaison. Celui du milieu, moins dessiné, est aussi moins confortable mais il cache un rehausseur enfant intégré (275 €) ! L'espace aux jambes est généreux, tout comme la largeur disponible.

Sept vraies places

Accéder aux places de coffre ne sera pas trop acrobatique et, une fois assis, on aura la satisfaction de constater qu'on y est bien, même quand on mesure plus de 1,75 m. Des caves pour les pieds sont aménagées ce qui évite d'avoir les genoux qui remontent. En avançant un peu la deuxième rangée, on pourra même s'installer normalement sans que ces derniers ne touchent le dossier. Seule la garde au toit pourra poser problème aux plus grands. Des rangements sont aménagés et la climatisation peut être indépendante (1 050 €).

Ce n'est pas le chapitre du coffre qui va venir gâcher le très bon bilan du XC90. Il suffit pour s'en convaincre de considérer le volume en 5 places : de 620 à 707 dm³, un record. Un volume tellement grand que Volvo a prévu que la moitié du plancher puisse se lever à la verticale et ainsi compartimenter l'espace. Sous cette dernière, il reste encore de la place pour un bac… et la roue de secours temporaire ! Seul bémol, il n'y a pas de poignées de coffre pour rabattre les dossiers de la deuxième rangée ni de logement pour loger le cache-bagages lorsque 7 passagers sont à bord. Mais sachant qu'il reste encore 305 dm³ de coffre, on trouvera un endroit pour le caser.

Le XC90 est agréable à vivre et à conduire aussi, à condition de mettre le confort devant le dynamisme dans son cahier des charges. Si le D5 235 ch est bien adapté, la version hybride rechargeable T8 Twin Engine (79 700 €), compatible avec les 7 places, est à considérer pour ceux qui font des petits trajets. ■

Conclusion ★★★★½

Le XC90 exploite bien son gabarit et peut accueillir 7 passagers et quelques bagages dans un excellent niveau de confort. S'il applique la même politique tarifaire que les premiums allemands, il peut aussi rivaliser en finition et équipement. Bon à savoir : la version 7 places est disponible en hybride rechargeable.



Les sièges de coffre n'ont pas seulement l'air confortable, ils le sont réellement. L'espace permet à des adultes de 1,75 m d'être à l'aise.



PHOTOS : ARNAUD SAUNIER



Le XC90 offre un excellent niveau de confort et de sécurité, à condition d'accepter d'être surveillé par l'électronique.

Présentation, finition, technologies, le XC90 a réussi à se hisser au niveau des Allemands. C'est aussi vrai en prix.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Volvo XC90

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions extérieures	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	**4,95 / 2,14 / 1,78 / 2,98**
Dimensions intérieures	
Espace aux jambes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**22-34 / 21-32**
Largeur aux coudes 2e rangée / 3e rangée (cm)	**153 / 134**
Coffre	
Volume 7 places / 5 places / 2 places (dm³)	**305 / 620-707 / 1868**

GENDRE IDÉAL

LE SKODA KAROQ N'EST PAS DU GENRE À SE FAIRE REMARQUER. IL PRÉFÈRE COCHER MÉTHODIQUEMENT TOUTES LES CASES DE CE QUE L'ON ATTEND D'UN SUV FAMILIAL. RÉSULTAT, DIFFICILE DE TROUVER QUELQUE CHOSE À LUI REPROCHER.

Texte Benoît Lande Photos Christian Martin

SKODA KAROQ

2.0 TDI 150 CH DSG 7 4X4 STYLE

PRIX : 37 790 €

PUISSANCE FISCALE : 8 CV

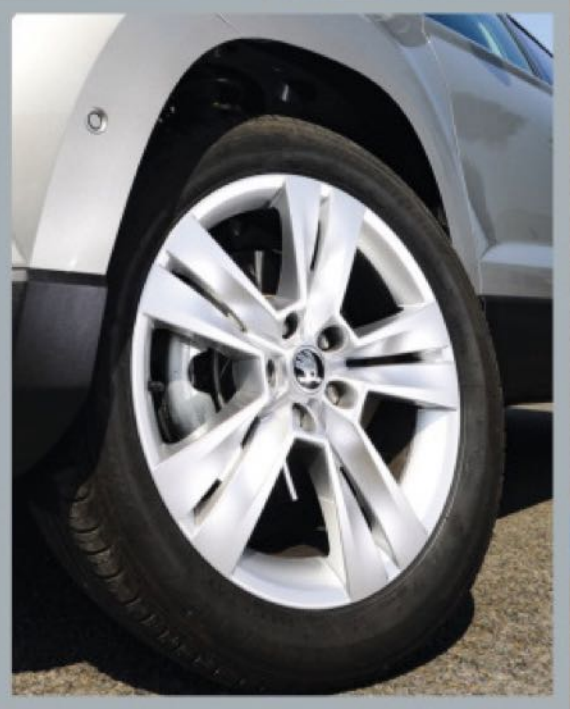
MALUS : 860 €



Les phares full led, de série sur la finition Style, procurent une belle qualité d'éclairage. Les antibrouillards s'allument pour éclairer le bas-côté lorsqu'on braque le volant.



Les feux arrière, comme ceux de l'avant, sont dotés de la technologie full led. En cas d'accident, les feux de détresse se déclenchent automatiquement.



La finition Style reçoit de série ces jantes de 18" qui remplissent bien les passages de roue. Passer en 19" risquerait de détériorer l'excellent confort de roulement.

Un véritable casse-tête, voilà désormais ce à quoi ressemble la quête d'un SUV compact (autour de 4,40 m). Il faut dire qu'avec près de 25 modèles dans cette seule catégorie, le choix ne manque pas… et ne manquera pas non plus de laisser dans l'embarras ! Il faudra donc appliquer des critères restrictifs pour se faciliter la tâche. Mais sachant que le style est souvent le premier critère d'achat, le risque est grand de passer à côté d'un des modèles les plus intéressants du marché.

Habitué à produire des véhicules au style consensuel, Skoda avait profité de l'opportunité de son premier SUV pour tenter de sortir des sentiers battus. En dépit de ses qualités, le Yeti n'a pas rencontré le succès escompté. Pour son remplaçant, Skoda a donc fait du Skoda en matière esthétique. Ainsi, les passants ne se retourneront probablement pas sur le Karoq. Les occupants, en revanche, auront du mal à le quitter. Ce fut notre cas pendant ce Super Essai.

Sans signe distinctif. C'est ainsi que l'on pourrait résumer la personnalité extérieure du Karoq, sur laquelle nous ne nous attarderons pas. Une chose est sûre, il ne séduira pas les mêmes clients que l'excentrique 3008 qui semble appartenir à une autre catégorie. Et pourtant. Le SUV tchèque, avec ses 4,39 m, se présente comme un des concurrents potentiels du Français. Logique, d'ailleurs, puisqu'il dérive du VW Tiguan, lequel partage également son ADN avec le Seat Ateca. Des concurrents stars du marché, des cousins qui veulent sa peau, le sort du Karoq pourrait apparaître comme scellé. Pas si vite, prenons place à l'intérieur pour le relancer dans la course.



En découvrant la planche de bord, il est bien difficile de se souvenir que Skoda était à l'origine sous-sous-marque de VW. Les progrès réalisés en présentation et en qualité de finition sont impressionnants. Naturellement, la version considérée ici enjolive un peu le tableau vu qu'il s'agit de la définition la plus haut de gamme. Certes, sauf que celle-ci a la correction de rester sous les 37 800 €, là où un Peugeot 3008 BlueHDI 130 ch EAT8 GT Line s'affiche à 37 750 €, sans transmission intégrale.

Revenons donc à notre Karoq qui présente des matériaux de qualité et des ajustements soignés. Il manque dans le dessin du mobilier une touche de gaieté ou d'originalité mais le très bel écran capacitif 9,2" (en option à 1 350 €), intégrant les raccourcis tactiles, assure une ambiance high-tech. Le système multimédia, baptisé Columbus, se révèle performant d'abord parce qu'il est facile à utiliser. L'interface est claire, tout comme le repérage dans les différents menus. De série est inclus un abonnement d'un an aux services connectés (Infotainment Online) qui permet d'avoir accès à des informations sur le trafic, le prix des carburants, les places de parking ou la météo. Les cartes se mettent, elles, à jour en ligne et il est possible d'envoyer une destination au GPS depuis un appareil mobile. Grâce aux interfaces complètes (MirrorLink, Apple Carplay et Android Auto) l'appairage d'un smartphone ne pose aucun souci, que ce soit par USB ou Bluetooth. La reconnaissance vocale, qui permet de changer la radio ou de programmer une destination, est globalement efficace même si elle n'a pas la finesse des meilleures du genre. Ainsi, pour programmer une adresse dans le GPS, il faudra d'abord dire la ville, ensuite •••

“BIEN VU *Skoda doit mettre à contribution des hordes d'ingénieurs pour imaginer autant d'astuces utiles au quotidien. Ça paie : le Karoq est aussi intelligent qu'un couteau suisse !”*



CHAISES MUSICALES
Le système Varioflex offre la possibilité de rabattre les dossiers sur les assises, puis de basculer le tout à la verticale. On peut ensuite déposer le siège du centre (lourd malgré sa petite taille) et rapprocher les sièges latéraux, ménageant 2 places royales. En retirant tous les sièges, le volume de chargement atteint 1 810 dm³.

CONFORT PRÉSERVÉ
Le cache bagages souple se lève avec le hayon ce qui permet de dégager l'accès au coffre sans aucune manipulation. En position ouverte, il limite également les échanges de température entre l'extérieur et l'habitacle. Un détail qui joue en faveur du confort des passagers...





TOUJOURS AU SEC
Aussi bien installé soit-on dans le Karoq, il faut bien en descendre de temps en temps. Skoda a pensé aux jours de pluie en aménageant un rangement pour parapluie (fourni) sous le siège passager avant.



AU PIED LEVÉ
De série, la finition Style propose la fonction mains libres du hayon. Malheureusement, on se retrouve trop souvent à chercher du pied la cellule qui déclenche le mécanisme. Le bouton prévu sur la contre-porte conducteur ne compense pas cette lacune.

ACTE MANQUÉ
Est-ce une question de coût ou de faisabilité ? Toujours est-il que le Karoq ne reprend pas les petites baguettes en plastique qui viennent automatiquement protéger les arêtes de portes lors de leur ouverture. Une astuce pourtant bien utile sur le Kodiaq.

DÉLAI PRÉVU
Le stop&start se montre assez discret dans son fonctionnement. Mais contrairement à la plupart des systèmes, le moteur ne se relance pas en quittant le pied du frein mais en accélérant. Ça demande un peu d'habitude.



“À REVOIR *Le Karoq a parfois les défauts de ses qualités. Par exemple, le système Varioflex est certes ingénieux mais combien de fois servira-t-il vraiment ?”*

UNE VOITURE À VIVRE, C'ÉTAIT LE SLOGAN DE RENAULT. C'EST CE QUE PROPOSE LE KAROQ.

Qualités

Habitacle ingénieux
+
Rapport prix/équipement
+
Comportement rigoureux

Défauts

Mouvements de caisse
–
Sièges arrière lourds
–
Qualité du plancher de coffre

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★☆

Peu encombrant, doté d'un bon diamètre de braquage (10,8 m) et d'une direction assistée légère, le Skoda est un agréable compagnon en ville. La boîte DSG est douce et gomme le manque de couple sous 1 500 tr/mn. Deux regrets : le stop&start relance le moteur en accélérant et le stationnement semi-automatique se gare trop loin du trottoir.

Route ★★★½☆

Concurrent du 3008, le Karoq ne tremble pas face à la star française. Moins incisif et moins bien tenu, il n'en est pas moins rassurant. Il offre de surcroît un bon niveau de confort, hormis sur quelques saignées prononcées. Le couple TDI 150 ch/DSG7 est performant et réactif mais les freins n'apprécient guère d'être trop sollicités.

Autoroute ★★★★☆

Grâce à son insonorisation bien étudiée et au travail de sa suspension, le Karoq distille un bon confort sur autoroute. Seul un léger flottement peut parfois être gênant. Les reprises suffisamment vigoureuses permettent de dépasser en toute sécurité. Quant aux aides à la conduite, elles se montrent efficaces sans être trop intrusives.



Le Karoq regorge d'astuces à l'image du gratte givre (jaune) logé dans la trappe à carburant.

••• la rue et enfin le numéro. Quant à la reconnaissance gestuelle (défilement des stations de radio présélectionnées d'un geste de la main), elle tient du gadget. Enfin, pour être complet au chapitre de la connectivité, précisons que le Karoq propose également 1 an d'abonnement au service Care Connect. En plus de l'appel d'urgence et d'assistance, de l'envoi automatique de l'état du véhicule au réparateur ou de la consultation des données à distance, le système offre des possibilités intéressantes. Comme celle de pouvoir définir une limitation de vitesse et recevoir une alerte en cas de dépassement. Ou celle qui permet de délimiter une zone géographique cible ou à éviter.

Aborder le chapitre des aspects pratiques n'est pas sans poser problème. Le Karoq propose tellement d'astuces bien pensées qu'il serait possible d'y consacrer le reste de cet article ! Il est nettement plus simple de pointer ce qui pourrait être amélioré. Comme la contenance de la boîte à gants, limitée. Ce qui est gênant car c'est le seul rangement réfrigéré. Autre petit grief, l'absence du système de protection des arêtes de portes par le déploiement d'une baguette en plastique, comme sur le Kodiaq.



Tous les passagers seront bien installés dans une sellerie mixte cuir/Alcantara qui procure un très bon confort. Les sièges avant maintiennent comme il faut alors que la banquette offre une assise plus moelleuse. Trois passagers pourront s'installer sur les sièges arrière. Celui du milieu sera un peu à l'étroit en largeur mais ne manquera pas d'espace à la tête. S'inspirant des monospaces, le Karoq propose des sièges indépendants (40/20/40) coulissants (sur 15 mm) et dotés de dossiers ajustables en inclinaison. Voyager à l'arrière devient une vraie partie de plaisir…

Charger des bagages aussi ! Exception faite de la paresse de la cellule du hayon mains libres, le coffre se révèle aussi accueillant que pratique. Son volume varie de 550 à 661 dm³ en fonction de la position des sièges. Quant à la modularité, elle est originale. Le système Varioflex permet de rabattre les dossiers (pas depuis le coffre) sur les assises et de basculer le tout à la verticale. Dommage que celui du centre, gêné par l'excroissance des bouches de ventilation arrière, ne s'aligne pas sur les deux autres. •••

SUPER ESSAI SKODA KAROQ

2.0 TDI 150 CH
DSG 7 4X4 STYLE

Vie à bord

La planche de bord fourmille de rangements et offre au regard des matériaux de qualité et des ajustements soignés. Les parties moins visibles sont aussi moins valorisantes. L'ergonomie est enfantine, on se sent tout de suite bien à bord.



Le Skoda laisse le choix entre les compteurs classiques et une dalle numérique permettant de personnaliser l'affichage (450 €). Les aides à la conduite se paramètrent facilement via l'ordinateur de bord.



Le système de navigation optionnel (1 350 €) se montre ultra-complet en termes de connectivité, embarque un disque dur de 64 Go (10 Go pour stocker les données personnelles) et profite d'une manipulation aisée.





La boîte de vitesses robotisée DSG7 fait ici preuve d'une grande fluidité et d'un choix de rapport pertinent. Elle est à privilégier à la boîte mécanique.



Les modes de conduite intègrent une position Off Road (190 €). Il est alors possible d'afficher des informations telles que l'angle de braquage des roues, une boussole ou un altimètre.

••• Mais à partir de là, il sera possible de retirer les sièges, dégageant 1 810 dm³. Attention, si la manœuvre est simple, les sièges, eux, sont lourds. Autre possibilité : retirer uniquement le siège central et rapprocher les latéraux pour une configuration VIP. Décidément, ce Karoq ne manque pas d'idées !
En fonction de l'utilisation prévue, le Skoda peut s'envisager en essence, avec le 1.5 TSI de 150 ch. Mais trois critères nous ont fait pencher vers le 2.0 TDI 150 ch : c'est un SUV familial (donc susceptible de rouler en charge), confortable (donc taillé pour l'autoroute) et polyvalent car il peut recevoir les 4 roues motrices. La version 2.0 TDI 150 ch DSG7 4x4 constitue le haut de la gamme Karoq, tout en ayant le bon goût de rester sous les 38 000 €. A noter qu'en raison des nouvelles normes d'homologation WLTP, cette configuration peut quitter, momentanément, le catalogue.
Le couple TDI/DSG7 distille une belle douceur de conduite, y compris en ville, sans rendre le Karoq nonchalant pour autant. Le 1 000 m départ arrêté parcouru en 31,3 secondes prouve que la mécanique est à l'aise sous le capot, mais pas autant que les reprises : passer de 90 à 130 km/h ne demande que 9,4 secondes. Il sera ainsi facile de tenir un rythme élevé sans forcer. Ce qui aura pour effet de mettre en évidence des réglages de suspensions qui ne sont pas faits pour ça. Manquant de retenue latérale en début de compression, le Karoq a tendance à flotter avant de se caler. Lors d'un freinage en appui, cela peut légèrement le déstabiliser, déclenchant l'ABS pour remettre les choses dans l'ordre. S'il ne peut pas afficher la même sérénité qu'un 3008 en entrée de courbe, jamais le Skoda ne surprendra par des réactions imprévues : le train avant n'est pas sujet au sous-virage et l'arrière est tout aussi sage. Notre modèle d'essai n'était pas doté de la suspension pilotée (1 050 €) mais des modes de conduite qui jouent sur l'assistance de direction et la •••

Vie à bord



Aucun problème pour que des adultes voyagent à l'arrière. Les places latérales sont bien dessinées et celle du centre est exploitable bien qu'il manque des centimètres en largeur.



La sellerie cuir/Alcantara n'est pas seulement belle, elle offre un réel confort d'assise et maintient parfaitement le corps. Seul le siège conducteur est doté de réglages électriques.

••• réactivité de la boîte. Les deux sont utiles même si c'est bien la gestion modifiée de la DSG qui apporte le plus grand gain en agrément. Les freins, eux, n'apprécient pas les rythmes élevés : les premières décélérations sont bonnes mais la course de la pédale a rapidement tendance à s'allonger.

Le confort de roulement se révèle appréciable. Les suspensions travaillent bien sur les grandes irrégularités et il faut une saignée vraiment prononcée pour qu'elles percutent sèchement. Les bruits d'air sont, eux, bien atténués tout comme le bourdonnement du diesel (hormis en accélération).

Moyennant seulement 390 €, le Karoq propose l'aide active au maintien dans la voie et la fonction "embouteillages" du régulateur de vitesse adaptatif. Deux aides bien calibrées et faciles à utiliser. A noter que l'ensemble des garde-fous électroniques est accessible via un raccourci sur le volant, permettant de les désactiver rapidement. Pratique.

A l'heure du bilan, il n'y a pas de chapitre sur lequel le Skoda ait marqué une réelle faiblesse. Et ce n'est pas celui du budget qui va le mettre en difficulté. Certes, la consommation aurait pu être un peu plus mesurée (6,9 l/100 km). Mais il faut se rappeler que le Karoq doit composer avec la boîte auto et la transmission intégrale. Concernant l'équipement de série, la finition Style comprend 7 airbags, le régulateur de vitesse adaptatif, la caméra de recul, les services connectés, la navigation sur écran tactile 8", la sellerie cuir/Alcantara ou encore le siège conducteur électrique ! Dans la liste des options, le système de navigation Columbus 9,2" est recommandé tant il est agréable à utiliser. ■



En fonction de la position des sièges, le volume varie de 550 à 661 dm³. Les cales en plastique censées maintenir les bagages sont bien mièvres.



Sièges repliés, celui du centre reste un peu décalé à cause des bouches d'aération arrière. En les déposant, on obtient 1 810 dm³ de chargement.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★★

Le Karoq n'est pas loin de réaliser une prouesse en dégageant autant d'espace dans seulement 4,39 m. Le Tiguan, dont il dérive, propose certes plus de place à l'arrière mais il est également 10 cm plus long! Le volume de coffre fait référence et la modularité, avec le système Varioflex, apporte une solution qu'aucun rival ne peut lui disputer.

Présentation ★★★½☆

Les progrès réalisés par Skoda en matière de finition sont impressionnants. Toutes les parties visibles du mobilier sont traitées avec des matériaux de qualité et les ajustements font preuve de finesse. Quelques détails trahissent les économies dans le coffre et sur les contre-portes. L'ambiance manque aussi d'une touche de gaieté.

Technologie ★★★★☆

Le système de navigation optionnel (1 350 €) mérite l'investissement. Il se montre à la fois très complet et enfantin à utiliser. La connectivité avec un smartphone dans et à l'extérieur du véhicule est aussi un atout. Quant aux aides à la conduite, elles se révèlent fiables. Seule la fonction mains libres du hayon est trop capricieuse.

LE SKODA N'EST PAS AUSSI AGILE QU'UN 3008 MAIS ON L'APPRÉCIE POUR SON CONFORT ET SA FACILITÉ DE PRISE EN MAINS.

SUPER ESSAI SKODA KAROQ

2.0 TDI 150 CH
DSG7 4X4 STYLE

Budget

Prix

Modèle hors options : 37 790 €	Modèle à l'essai : 41 635 €
Émissions CO_2 : **138 g/km**	Puissance fiscale : **8 CV**
Malus écologique : **860 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, aide au démarrage en côte, appel d'urgence et d'assistance 1 an et accès aux infos de la voiture à distance (Care Connect), Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, détecteur de fatigue, ESP, freinage d'urgence automatique en ville, Isofix aux places arrière, Pack Visibilité (détecteurs de pluie et de luminosité, rétroviseur intérieur photosensible), radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, régulateur adaptatif/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts.

Agrément : accès et démarrage sans clé, caméra de recul, climatisation automatique bizone, frein à main électrique, hayon mains libres, hi-fi 8 HP, interfaces smartphone (Mirrorlink, Apple CarPlay, Android Auto), jantes 18", navigation Amundsen écran tactile 8", ordinateur de bord, petit Pack Cuir (volant, levier de vitesses), phares full led adaptatifs avec éclairage latéral, prise USB, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables avec éclairage du sol, sellerie cuir/Alcantara, services connectés 1 an (Infotainment Online : GPS connecté avec Google Earth, info trafic, météo, prix carburants...), sièges avant chauffants, siège conducteur électrique à mémoires, système de sièges arrière Varioflex, volant multifonction.

Options

	↳ option modèle essayé
Compteurs digitaux	450 €
Crochet d'attelage	↳ 890 €
Driving Mode Select avec mode Off Road	↳ 190 €
Gestion automatique des feux de route	200 €
Hi-fi Canton	380 €
Media Command (accès à distance au système multimédia)	↳ 80 €
Navigation Columbus sur écran tactile 9,2", affichage 3D, disque dur 64 Go, commandes vocale et gestuelle, amplificateur de voix	↳ 1350 €
Peinture métallisée	↳ 470 €
Prise 230 V et port USB	↳ 200 €
Radio avec fonction DAB	↳ 110 €
Recharge téléphone par induction	290 €
Roue de secours galette	150 €
Sellerie cuir	245 €
Stationnement semi-automatique	↳ 330 €
Toit ouvrant panoramique	1 100 €
Volant chauffant multifonction 3 branches avec palettes	↳ 225 €

Packs

	↳ pack modèle essayé
↳ **Pack Assistance Route**	**390 €**
Aide au maintien dans la voie, fonction embouteillages du régulateur de vitesse adaptatif	

VERDICT Budget

★★★★☆

Dans sa version la plus haut de gamme, dotée d'un diesel de 150 ch couplé à une boîte automatique et aux 4 roues motrices, le Karoq ne dépasse pas les 37 800 € ! Et l'équipement de série se révèle de surcroît fort complet (7 airbags, régulateur de vitesse adaptatif, caméra de recul, navigation sur écran tactile 8"...). Côté consommation, on aurait pu espérer un peu moins que les 6,9 l/100 km mais rappelons que la transmission intégrale ne facilite pas le travail sur 2.0 TDI.

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



Peugeot 3008 BlueHDI 130 ch EAT8

À partir de 32 900 € — **Puissance fiscale : 6 CV**

Le Karoq et le 3008 jouent des partitions radicalement différentes. Le Français mise sur un style démonstratif sans négliger les aspects pratiques. Il n'en reste pas moins que le Tchèque avance une ergonomie plus évidente, des ajustements plus soignés et une modularité (encore) plus recherchée. Le Peugeot doit aussi s'incliner en habitabilité et volume de coffre. Sur la route, le 3008 peut compter sur son talent pour dominer son rival en agilité sans être moins convaincant en confort. Depuis l'arrêt du 150 ch, c'est le BlueHDI 130 ch qui officie. Il est moins performant que le TDI mais aussi plus sobre. Le Skoda avance enfin un meilleur rapport prix/équipement et intègre d'office les 4 roues motrices.



Renault Kadjar dCi 130 ch 4x4

À partir de 35 200 € — **Puissance fiscale : 7 CV**

Les concurrents du Skoda Karoq sont légion mais sur le marché français c'est, après le 3008, au Kadjar qu'il devra se frotter. A l'intérieur, il n'y a pas photo : avantage au Karoq que l'on considère la qualité de finition ou les technologies embarquées. Le Kadjar se défend mieux en habitabilité, parvenant même à faire jeu égal aux places arrière. Mais lorsqu'il s'agit de la modularité, il ne peut que s'incliner. Sur la route, le dCi 130 ch est à la peine face à son rival. Heureusement, il se montre aussi plus sobre (6,6 l/100 km). Il peut être marié soit à une boîte à variation continue, soit à une transmission intégrale. Au final, il n'y a qu'en comportement/confort que le Kadjar parvient à se hisser à hauteur du Karoq.

Tout-terrain

PAS SI DÉSARMÉ

Dans une catégorie où certains rivaux sont de simples tractions, le Karoq peut compter sur ses 4 roues motrices. Basé sur un différentiel central Haldex, le système est théoriquement capable d'envoyer le couple vers l'arrière avant même une perte d'adhérence. Dans la pratique, on perçoit un léger dérapage des roues avant lors d'une arrivée brutale du couple. Sur terrain meuble, en étant plus progressif, le système donne satisfaction. Moyennant 190 €, les modes de conduite intègrent une position Off Road qui adapte la gestion de la boîte, de l'accélérateur et du différentiel. Autre atout : le contrôle de vitesse en descente qui s'enclenche automatiquement dans une déclivité (si le mode Off Road est engagé) et gère la vitesse entre 1 et 30 km/h. Il faudra cependant se méfier d'une garde au sol bien modeste.

VERDICT Tout-terrain ★★☆☆☆

Le Karoq n'est pas un baroudeur, sa garde au sol trop limitée lui interdit l'accès aux chemins cassants. C'est dommage car sa transmission intégrale, doublée du programme d'évolution Off Road qui adapte l'électronique, lui offrent quelques capacités.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 172 mm | ANGLE D'ATTAQUE 18,4° | ANGLE DE FUITE 18,7°



Le mariage du 2.0 TDI à la boîte DSG7 procure une belle souplesse de conduite tout en soignant à la fois les performances et la consommation. Voilà qui redore le blason du diesel.

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**192**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**9,2**
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	**31,3**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**9,4**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 67**
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	**44,7 / 64,2 / 66,8**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**6,9**
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	**7,2 / 6,7 / 6,9**
Réservoir (l)	**55**
Autonomie (km)	**797**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,39 / 1,85 / 1,63**
Empattement (m)	**2,64**
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	**13 - 28***
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**150 / 146**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**550 - 661* / 1605**
Seuil de chargement (cm)	**69**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**78 / 101 / 64**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**93 / 127 / 94**

* sièges coulissants sur 15 mm

Technique

Moteur	**4 cylindres en ligne, turbodiesel**
Cylindrée (cm³)	**1968**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**150 à 3 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**340 à 1 750**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,8**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**4x4 semi-permanent**
Boîte de vitesses	**DSG7**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1 626 / 2 000**
Pneumatiques	**Bridgestone Turanza T001**
Dimensions	**225/50 R 18**

Conclusion ★★★★☆

Peu de véhicules incarnent aussi bien l'expression "l'essayer c'est l'adopter" que le Karoq. Discret à l'extérieur, il déploie des trésors d'inventivité à l'intérieur pour faciliter la vie des occupants. Il est ainsi bien présenté, ergonomique, habitable, modulable, pratique et confortable ! Sur la route, hormis une suspension qui manque parfois de maintien, il fait plus que se défendre grâce à un comportement très efficace. Et comme il propose toutes ces qualités à un prix étudié, on voit mal comment résister à la proposition.

ESSAI

Le SENS du DEVOIR

COUSIN HISPANIQUE DU VW TIGUAN, LE SEAT ATECA EST UN SUV CONSCIENCIEUX QUI RÉUNIT TOUTES LES QUALITÉS POUR UN USAGE FAMILIAL. CETTE VERSION HAUT DE GAMME TDI 190 CH FR A LE MÉRITE D'APPORTER UN BRIN D'IMPERTINENCE À UNE PARTITION UN PEU TROP SÉRIEUSE.

Par Thierry Emptas Photos Adrien Cortesi

SEAT ATECA

2.0 TDI 190 CH DSG7 4DRIVE FR

PRIX : 39 230 €

PUISSANCE FISCALE : 11 CV

MALUS : 1 260 €

ESSAI SEAT ATECA

2.0 TDI 190 CH DSG7 4DRIVE FR



La maniabilité de l'Ateca est appréciable sur les routes étroites et sinueuses, mais le comportement précis est obtenu au détriment du confort pénalisé par la fermeté de la suspension.

SANS SES SUSPENSIONS RAIDES, L'ATECA

La Norvège, ses fjords, ses paysages somptueux, ses routes vertigineuses… et sa météo capricieuse. Voilà un terrain de jeu idéal pour essayer un SUV à vocation polyvalente, le Seat Ateca. Sur ce terrain exigeant, l'Espagnol met en exergue ses qualités pour s'adapter à des situations très diverses. Relativement compact - il ne mesure que 4,37 m - il affiche une agréable maniabilité tout en préservant une réelle habitabilité. Quant à cette version TDI 190 ch FR, elle offre des prestations dynamiques de premier plan associées à une présentation sérieuse. J'ajouterai même un brin austère tant elle laisse transpirer ses chromosomes germaniques. Mais avant d'effectuer une inspection détaillée de l'habitacle, je me concentre sur la route. Le revêtement est bon mais la chaussée est étroite et les virages s'enchaînent. Dans ces décors nordiques, l'Ateca joue vraiment dans son jardin. Son comportement conjugue précision et dynamisme. La direction est idéalement calibrée pour tracer les trajectoires, le train avant se révèle incisif et les suspensions contiennent bien les mouvements de caisse. Les beaux lacets qui longent le fjord sont avalés avec d'autant plus d'insouciance que la transmission intégrale veille aux pertes d'adhérence sur la chaussée détrempée. Elle offre six modes de conduite différents qui modifient les paramètres moteur et transmission en fonction des situations, notamment en cas de neige ou d'utilisation off-road. L'ensemble de ces qualités est complété par un freinage progressif et efficace qui procure des ralentissements énergiques. Mais l'Ateca a aussi ses zones d'ombre. La rigueur de son comportement

Qualités

Excellent comportement

+

Rapport encombrement/ habitabilité très favorable

+

Moteur tonique et sobre



Les sièges assurent un bon maintien latéral mais l'assise se révèle trop ferme. La sellerie cuir, en lieu et place de l'Alcantara, est facturée 900 €.



Plus qu'un gadget, les caméras 360°, de série sur la finition FR, permettent de bien visualiser l'environnement lors des manœuvres.

L'agencement des commandes bien ordonné s'accompagne d'une présentation sérieuse mais un brin austère. L'amplitude des réglages du siège et du volant permet de trouver une excellente position de conduite.

LIVRERAIT UNE COPIE QUASI PARFAITE

Défauts

Suspension et sièges trop fermes

Bruits moteur et aérodynamiques élevés

Boîte DSG7 un peu lente

se paie par une raideur excessive de la suspension. Le problème vient essentiellement du manque de progressivité de l'amortissement. Les saignées et surtout les nombreux dos d'ânes "casse-voiture" qui jalonnent notre parcours sont sèchement retransmis - les passagers arrière vont vous maudire si vous ne levez pas le pied - et comme les sièges sont tout aussi fermes, il faut aborder ces obstacles avec précaution. La boîte DSG7 n'est pas non plus à l'abri des reproches. Inertie au démarrage, léger retard au rétrogradage, elle accompagne mal les élans du moteur. Ces défauts disparaissent en mode manuel qui s'opère grâce à deux palettes solidaires du volant et dont il faut user pour effectuer un dépassement éclair. Dans cet exercice, le moteur se montre à son avantage. Disponible et énergique, il prolonge facilement son effort vers les hauts régimes et les dénivelés successifs de la route n'entament pas son allégresse. Les 190 ch sont d'autant plus fringants que l'Ateca affiche un poids raisonnable, pour la catégorie s'entend, de 1 626 kg. Les performances confirment ce caractère. Le SUV Seat est nerveux - il accélère sur 1 000 m en 29,4 s - et véloce avec une vitesse de pointe de 204 km/h. Il est hélas plutôt bruyant. Manifestement, son poids *light* est obtenu en sacrifiant quelques kilos d'insonorisant. Les décibels crépitent rapidement dans l'habitacle et sont bientôt rejoints par des bruits d'air au niveau des rétroviseurs. Cette légèreté a aussi ses bons côtés puisqu'elle se traduit par une réelle sobriété. Nos mesures font ressortir une moyenne de 7,4 l/100 km et à l'ordinateur de bord, nous avons même enregistré une consommation de 6,7 l/100 km, à allure modérée il est vrai.



La boîte DSG7 accompagne en douceur les élans du moteur mais elle se montre un peu lente dans certaines circonstances.

Un réel sens de l'accueil

Si l'Ateca n'est ni le plus confortable, ni le plus discret de la catégorie, il propose en revanche un excellent rapport encombrement/habitabilité. Il réserve par exemple un bel espace aux passagers arrière où deux adultes peuvent s'installer facilement. Dans le même ordre d'idée, l'aisance en largeur est satisfaisante et l'on ne se sent pas confiné dans cet habitacle. A l'avant, les sièges sont réglables en hauteur mais sur cette finition FR, des commandes électriques - disponibles en option - auraient fait bien dans le décor. Un décor sérieux mais un brin tristounet avec ses grandes surfaces noires tout juste égayées par quelques baguettes chromées et les surpiqûres rouges des sièges ●●●

ESSAI SEAT ATECA

2.0 TDI 190 CH DSG7 4DRIVE FR



Avec un volume de coffre satisfaisant et une hauteur de seuil très raisonnable de 69 cm, l'Ateca est facile à charger. Le hayon motorisé (500 €) n'est pas indispensable.

••• et du soufflet de levier de vitesses. Les rangements ne manquent pas ; la boîte à gants est profonde, tout comme les bacs de portière et le coffre central. Et en bout de console un espace accueille votre smartphone pour une recharge par induction. Fonctionnement Bluetooth et bouquet Full Link comprenant MirrorLink, Android Auto et Apple CarPlay offrent une connectivité étendue et, depuis peu, l'Ateca dispose d'un combiné digital pour les compteurs qui permet de varier l'affichage, et dont la lisibilité est parfaite même par grand soleil. L'écran central est également lumineux. Un regret toutefois : lorsque la carte de navigation est affichée, l'horloge et la température extérieure disparaissent.

L'Ateca redonne le sourire avec des équipements vraiment utiles comme la caméra de recul ou la vue aérienne à 360° qui sécurisent vos manœuvres. Côté chargement on peut se passer du hayon motorisé (500 €), mais on apprécie les formes régulières du coffre dont le volume (486 dm³) s'inscrit dans la moyenne haute de la catégorie. On regrette simplement que l'assise de banquette reste fixe ; une fois rabattus, les dossiers ne forment pas un plancher plat. ■



La version TDI 190 ch est d'office associée à la nouvelle finition haut de gamme FR et à la transmission intégrale.

Conclusion

★★★½☆

L'Ateca bénéficie bien sûr de tout le savoir-faire du groupe VW, mais ce n'est pas simplement un Tiguan passé sous logo Seat. Plus dynamique et plus vivant à la conduite, surtout dans cette version TDI 190 ch, il pêche malheureusement par une suspension très sèche et un niveau sonore élevé. On apprécie par contre son sens de l'accueil et sa finition soignée. Mais une petite pointe de fantaisie et de chaleur dans l'habitacle le distinguerait davantage de son cousin germain et lui permettrait d'affirmer un peu plus sa personnalité dans l'univers des SUV familiaux où il s'est déjà fait un nom…

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Prix

Modèle hors options : 39 230 €	Modèle à l'essai : 44 410 €
Émissions CO_2 : **142 g/km**	Puissance fiscale : **11 CV**
Malus : **1 260 €**	Garantie : **2 ans, kilométrage illimité**

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, airbag genoux conducteur, Bluetooth, caméra de recul + caméra 360°, détecteur de fatigue, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto en ville, Isofix aux places extérieures arrière, projecteurs full led, radar de recul, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : accès et démarrage sans clé, chargeur à induction, climatisation automatique bizone, compteurs digitaux 10,25", éclairage d'ambiance 8 couleurs, hi-fi Beats Audio 9 HP 300 W, interfaces smartphone (MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto), jantes alliage 18", lecteurs carte SD (2), modes de conduite, navigation Europe écran tactile 8", prises USB (3) et Aux-in, réglages lombaires, rétroviseurs extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, siège conducteur réglable en hauteur, stationnement semi-automatique, sellerie en Alcantara, volant multifonction réglable en hauteur et profondeur.

Options

↳ option modèle essayé

↳ Détecteurs d'angles morts	**385 €**
↳ Hayon motorisé à ouverture mains libres	**500 €**
↳ Jantes alliage 19 pouces	**690 €**
Pare-brise chauffant	**185 €**
↳ Peinture métallisée	**650 €**
↳ Sellerie cuir	**900 €**
↳ Siège conducteur à réglages électriques	**300 €**
↳ Système d'aide au stationnement	**385 €**
↳ Toit ouvrant panoramique	**1110 €**

Packs

↳ pack modèle essayé

Pack Full Drive Assist	**955**
Aide active au maintien dans la voie, détecteurs d'angles morts, feux de route auto, reconnaissance des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, surveillance de trafic arrière, système d'arrêt automatique en cas de défaillance du conducteur	
↳ **Pack Navigation Easy Pro Connect**	**260 €**
Cartographie 3D, disque dur 10 Go, reconnaissance vocale, lecteur DVD	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	**204**
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	**8**
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	**29,4**
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	**8,7**
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	**10 / 32 / 62**
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	**45,6 / 65,7 / 68,2**
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	**7,4**
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	**7,5 / 7,4 / 7,4**
Réservoir (l)	**55**
Autonomie (km)	**743**

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	**4,37 / 1,85 / 1,62**
Empattement (m)	**2,64**
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	**31**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	**151 / 147**
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	**486 / NC**
Seuil de chargement (cm)	**69**
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	**84 / 101 / 64**
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	**163 / 128 / 93**

Technique

Moteur	**4 cyl. en ligne turbodiesel, injection directe**
Cylindrée (cm³)	**1968**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**190 de 3500 à 4000**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**400 de 1750 à 3250**
Châssis	**caisse autoporteuse**
Direction	**à crémaillère, assistance électrique**
Diamètre de braquage (m)	**10,8**
Suspension avant	**type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Suspension arrière	**essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis**
Freins avant / arrière	**disques ventilés / disques**
Transmission	**4x4 semi-permanent**
Boîte de vitesses	**BVA7**
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	**1626 / 2100**
Pneumatiques	**Pirelli Cinturato P7**
Dimensions	**245/40 R 19**

LES CROISIÈRES

l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

SÉLECTIONNÉES PAR VOTRE MAGAZINE

VIETNAM - CAMBODGE

Croisière au fil du Mékong



Les points forts de votre croisière

- Un programme **ORIGINAL** : 9 jours de croisière (8 nuits à bord) et 3 à terre (dont 2 nuits en hôtel).
- **TOUTES** les visites et spectacles inclus.
- Un tarif **SPÉCIAL LECTEURS tout compris !**

à partir de **2 897€** PAR PERSONNE au lieu de ~~3443€~~

13 JOURS / 10 NUITS

INCLUS vols réguliers, visites, pension complète...

PRIX SPÉCIAL LECTEURS !

Jusqu'à **634€** de réduction

Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés au patrimoine mondial de l'Unesco au rythme des flots du Mékong : 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante **Hô-Chi-Minh-Ville,** les majestueux temples d'**Angkor, Phom Penh** la coloniale et sa pagode d'argent, le fascinant spectacle des **danses Khmers.**



NOUVEAUTÉ 2018 - 2 confors au choix

Classic (4 ancres) ou Premium (5 ancres)





DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2018/2019 (par personne au départ de Paris, en cabine double sur le pont principal)

Octobre 2018	Novembre 2018	Décembre 2018	Janvier 2019	Février 2019	Mars 2019	Avril 2019
01/10 4 Ancres ↑ 3107€	08/11 4 Ancres ↓ 3323€	04/12 4 Ancres ↑ 3323€	01/01 5 Ancres ↓ 3491€	06/02 4 Ancres ↑ 3323€	10/03 4 Ancres ↑ 3323€	01/04 4 Ancres ↓ 2897€
07/10 5 Ancres ↑ 3330€		10/12 4 Ancres ↓ 3107€	27/01 4 Ancres ↓ 3323€	10/02 4 Ancres ↓ 3323€	16/03 4 Ancres ↓ 3323€	07/04 5 Ancres ↓ 3168€
		20/12 4 Ancres ↑ 3327€	27/01 5 Ancres ↑ 3491€	22/02 4 Ancres ↑ 3323€	26/03 4 Ancres ↑ 3323€	11/04 4 Ancres ↑ 2897€
				28/02 4 Ancres ↓ 3323€		17/04 4 Ancres ↓ 2897€
						17/04 5 Ancres ↑ 3168€

↑Sens en remontant : HO-CHI-MINH VILLE - SIEM REAP

↓Sens en descendant : SIEM REAP - HO-CHI-MINH VILLE

Avec L'auto-journal, tout est compris dans votre tarif à partir de 2 186 € :

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services de notre directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - l'assurance assistance rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière), taxes aéroport et visa vietnamien / Non inclus : visa cambodgien.

l'auto-journal

Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h, en précisant le code AUTO JOURNAL

Informations & réservation : 01 41 33 59 00

Pour recevoir une documentation détaillée de votre croisière retournez ce bon à : L'auto-journal - Croisière Mékong - CS 90125 - 27091 EVREUX Cedex 9.

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Code postal |_|_|_|_|_| Ville _____

Téléphone : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| E-mail : _____

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. Sauf refus de votre part, ces informations peuvent être utilisées par des partenaires.

CE19MKP

CroisiEurope

L'île de Minorque est ceinturée de criques préservées aux eaux turquoise, accessibles à pied ou en kayak. Ici, Caja Roja sur le Cap Cavalleria, sur la côte nord.

MINORQUE

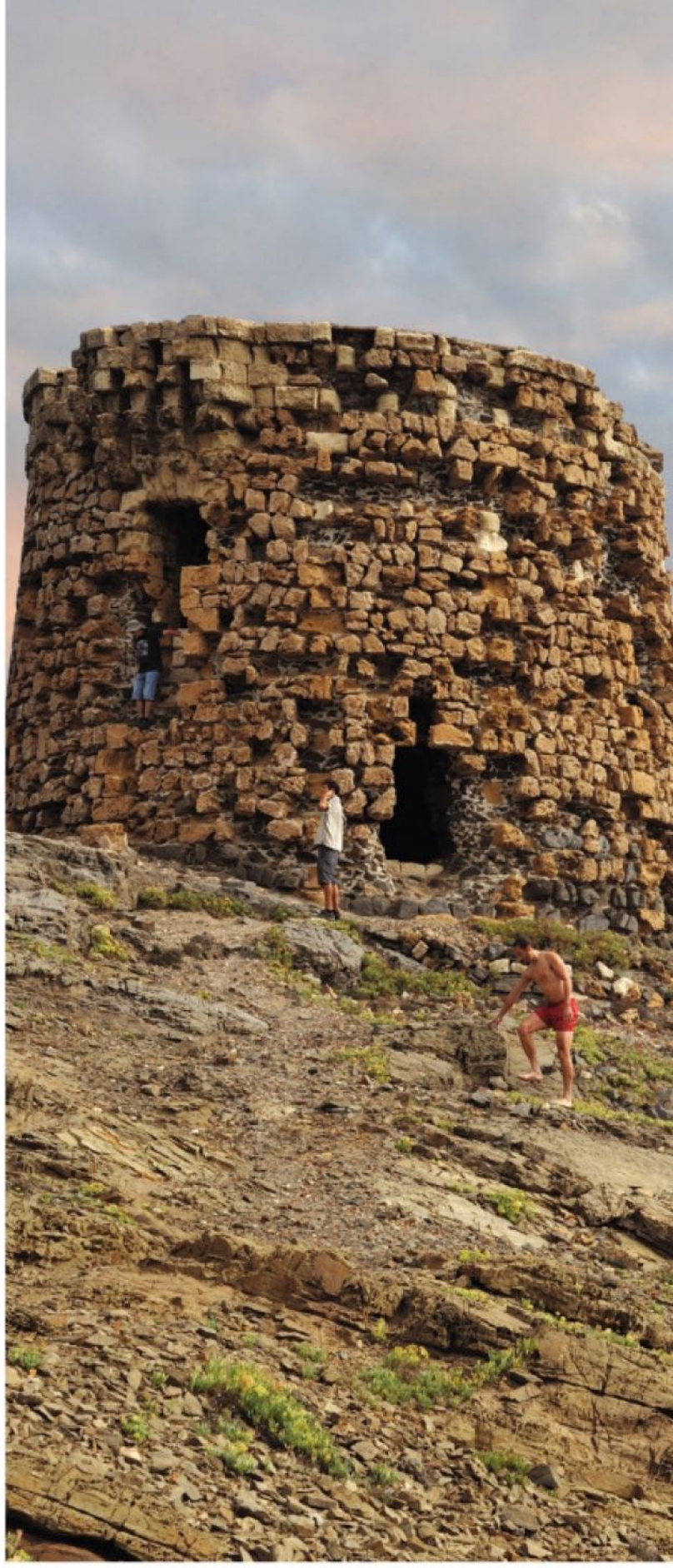
en toute intimité

MOINS FRÉQUENTÉE QUE MAJORQUE ET IBIZA, LA PETITE ÎLE DE MINORQUE EST LE PARADIS "NATURE" DE L'ARCHIPEL DES BALÉARES. A DÉCOUVRIR CET AUTOMNE, AU RYTHME D'UNE RANDONNÉE À PIED ET EN KAYAK ENTRE CALANQUES BLEUES, VILLAGES BLANCS ET VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES.

texte Pascale Desclos photos Christian Coupi

Au fil de la côte nord, le sentier de randonnée Cami de Cavalls musarde entre criques et falaises, à travers la garrigue embaumant le romarin.





Perchées sur la falaise, les villas balnéaires de Fornells reprennent les codes de l'architecture traditionnelle: murs blancs, arcades, tuiles rousses...



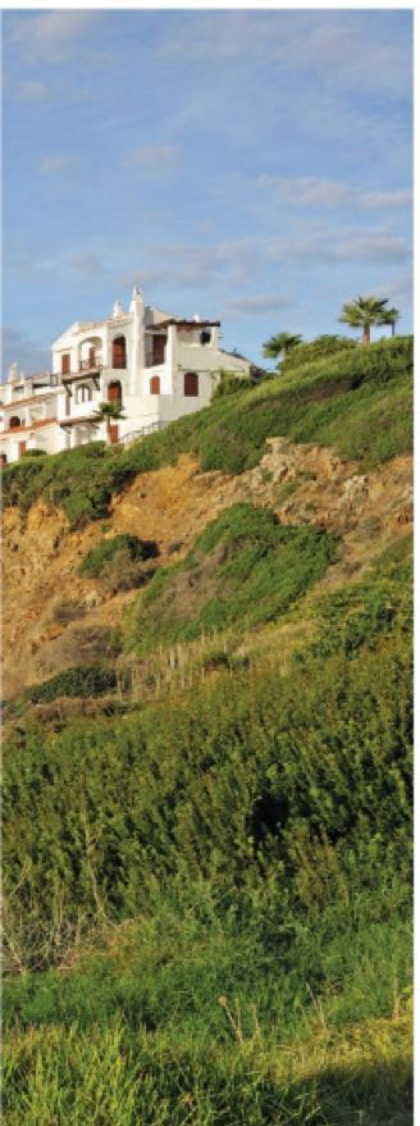


Bâties au XVIII[e] siècle par les Britanniques et les Espagnols, les tours de guet qui ponctuent la côte témoignent de l'intense passé militaire de l'île.

C'est l'île la plus "nature" de l'archipel des Baléares, et pourtant la moins connue des Français. En 1993, Minorque était classée réserve mondiale de la biosphère par l'Unesco. Depuis, la petite sœur de Majorque et d'Ibiza résiste aux sirènes du tourisme de masse et cultive la fibre "écolo". Ses sentiers balisés, ses vertes collines quadrillées de murets de pierres sèches, ses paisibles villages blancs, ses mégalithes quatre fois millénaires, ses *calas* dorées aux eaux turquoise en font l'escale méditerranéenne idéale en arrière-saison. L'île est aussi le refuge de nombreux oiseaux marins. Un bijou de 50 km par 20 à explorer au rythme de la randonnée…

C'est avec une bonne paire de chaussures de marche qu'on aborde l'ancien Cami de Cavalls, le chemin des chevaux, en Catalan. Ponctué de tours de guet et rebaptisé GR 223, ce superbe sentier balisé fait le tour complet de l'île, 187 kilomètres avec vue sur la Grande Bleue. Une étape de choix : le parcours reliant le village d'Es Grau au cap de Favaritx, à quelques encablures de Fornells. Ce matin-là, on a glissé dans le sac à dos un maillot de bain et un paréo léger. L'aventure débute sur la lagune de S'Albufera des Grau, véritable garde-manger pour les oiseaux de l'île, avec ses eaux riches en crustacés, ses champs de salicorne, ses berges tapissées de joncs. De là, le sentier pique à travers la pinède vers la Méditerranée. Les pieds dans l'eau, le village de pêcheurs d'Es Grau déroule au soleil sa coquille blanche, aux maisons imbriquées les unes dans les autres. Au fil des falaises et des dunes, la tramontane a sculpté en formes tourmentées le ciste rose, le genévrier, le romarin. Les anses blondes s'égrainent sous le ciel bleu. Sur le rivage, les autochtones laissent sécher au soleil les "banquettes" de posidonies, ces plantes aquatiques qui permettent de fixer le sable. Après la baignade, on pique-nique sur la plage d'En Tortuga. Au menu, le *pan con tomate*, la traditionnelle tartine catalane et la *sobresada*, le saucisson local au paprika et aux herbes. Le phare de Favaritx, gros sucre d'orge rayé de noir et de blanc, est en vue !

Au détour du sentier côtier de Cami de Cavalls, Minorque réserve d'autres surprises aux amateurs de vieilles pierres. Arrivés à l'âge du bronze, il y a quelque 4 000 ans, ses premiers habitants ont en effet laissé une multitude de vestiges préhistoriques, au caractère unique au monde. Modèle du genre : le village en ruines de Torre d'En Galmes, près d'Alaior, au sud de l'île. Sur cette colline ombragée d'oliviers, se déploient des demeures en ruines, un sanctuaire orné d'un autel monumental et de tours rondes, appelées ici *talayots*. La taille des pierres employées par ces lointains ancêtres - d'énormes blocs de calcaire disposés •••



« Pour flirter en permanence avec la Méditerranée, cap sur le "chemin des chevaux", qui fait le tour complet de l'île. »



Réputé des connaisseurs, le restaurant Es Cranc de Fornells propose une spécialité de l'île : la paella à la catalane.



Le kayak de mer est le moyen idéal pour explorer les criques turquoise et les grottes creusées dans la falaise au départ de Cala Galdana, sur la côte sud.



Aux environs du bourg agricole d'Es Mercadal, au centre de l'île, les petites routes serpentent entre collines vertes et murets de pierres sèches.

••• les uns par-dessus les autres, sans ciment - laisse rêveur...

Mais pour découvrir Minorque en toute intimité, on peut aussi adopter le kayak de mer, l'engin nautique idéal pour aborder les criques secrètes de l'île, faire corps avec la mer et le soleil et approcher au plus près les oiseaux de mer. *"Le kayak, ce n'est pas la course ! Pour pagayer sans fatiguer, inutile de mouliner avec les bras, c'est le haut du corps qui doit travailler. Laissez un temps de glisse entre chaque mouvement et surtout, profitez du paysage..."* Sur le quai de la station balnéaire de Galbana, à 30 minutes au sud de Fornells, Grégory, notre guide-accompagnateur, donne ses dernières recommandations avant la mise à l'eau. Bientôt, les fins esquifs s'élancent sur la mer cristalline, papillons multicolores épinglés sur un surréaliste camaïeu de bleus. Longeant les falaises calcaire du sud de Minorque, ils jouent à *rase-caillou*, glissent sous les arches de pierre, s'enfoncent dans les grottes marines creusées à flanc de paroi. A la lueur des lampes frontales, se découvrent des salles sculptées par l'érosion, des couloirs immergés où résonne le bruit du ressac. Dehors, le soleil darde ses rayons. Un cormoran fait sécher ses ailes sur un rocher. Tapissée de sable blond, l'idyllique Cala Mitjana se love, tentatrice, entre les pins... Après cette expérience, débutants et confirmés sont parés pour aborder la côte nord de Minorque, plus sauvage et plus sportive, car la tramontane y souffle parfois. Un morceau de choix ? Le parcours menant de l'ancien port antique de Sanitja, avec •••

> *"Après la balade en pleine nature, les petits villages blancs de l'île invitent à savourer les savoureuses recettes traditionnelles."*

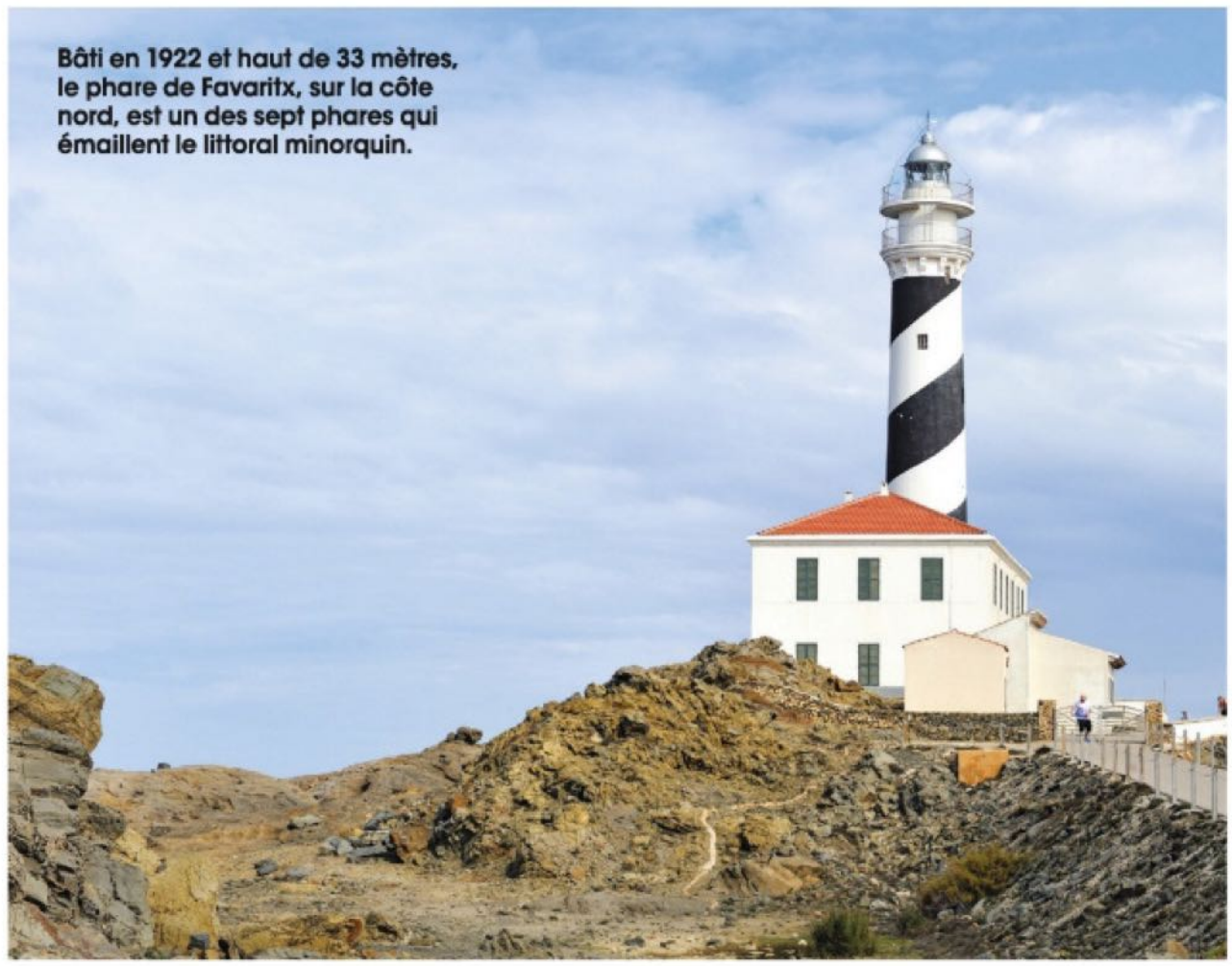




La cuisine minorquine réinventée: tempura d'asperges vertes au restaurant Moli des Comte de Ciutadella.



Bâti en 1922 et haut de 33 mètres, le phare de Favaritx, sur la côte nord, est un des sept phares qui émaillent le littoral minorquin.



Stop à la pâtisserie Cas Sucrer d'Es Mercadal pour déguster l'*ensaïmada* de Minorque, une brioche "en escargot" fabriquée depuis le XVII[e] siècle.





Balade vespérale sur le port de Fornells. Dans cette baie protégée de la tramontane, les petits bateaux de pêche s'alignent au pied des restaurants.

S'étirant sur 5 km, la baie de Port Mahon est le plus grand port naturel d'Europe. Emaillée de plusieurs îlots habités (ici l'île Pinto), elle accueille ferries, voiliers et navires de commerce dans une ambiance "british".

••• ses hangars à bateaux à la photogénique Cala Pregonda, lové sur son îlot rocheux.

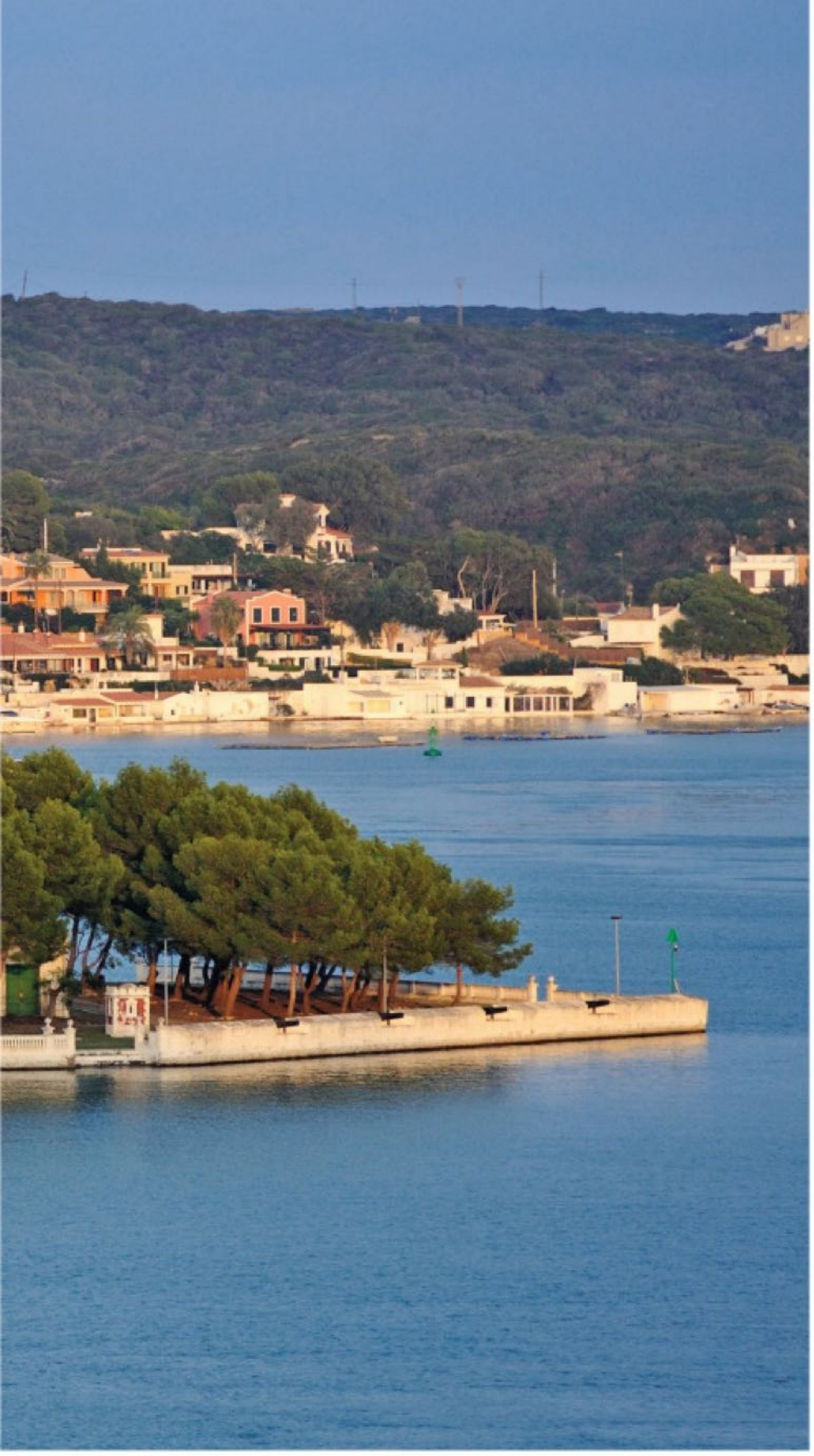
Brodés de ruelles pavées et de maisons blanches à volets peints, les petits villages de l'île offrent à la tombée du soir une pause bienvenue... et quelques tables mémorables. Lové à l'abri de sa baie tranquille, le port de Fornells joue les cartes postales des années 1960, avec sa flottille de bateaux de pêche, ses terrasses de café en front de mer et sa petite église du XVIII[e] siècle, dédiée à Saint Antoine. Sur la grand-rue, où les chats se prélassent en coulisses, le cordonnier propose des *avarcas*, ces sandales minorquines traditionnelles, qui allient une simple semelle en gomme (autrefois en pneu usagé) à une jolie palette de cuirs et de teintes. Un must pour les *fashionistas* locales ! Mais on vient d'abord ici pour savourer la paella à la Catalane ou la *caldera de llagosta*, un court-bouillon à la langouste, au restaurant Es Cranc. Au centre de l'île, le bourg agricole d'Es Mercadal est aussi réputé pour le fameux cochon de lait rôti du Moli d'Es Raco, un restaurant aménagé dans un vieux moulin. Pour accompagner ces spécialités, il y a l'incontournable aïoli local. Le saviez-vous ? C'est de Minorque, occupée par les Français de 1756 à 1763, que le galant duc de Richelieu rapporta la recette de cette sauce mahonnaise, devenue "mayonnaise"...

Et pour plonger dans l'histoire de l'île, où Britanniques, Français et Espagnols s'affrontèrent durant tout le XVIII[e] siècle, on met le cap sur les deux "cités" rivales de l'île, qui perpétuent leurs différences. A l'est, Mahon la "british", port d'accueil des ferries, adepte du *five o'clock tea*, des fenêtres à guillotine et des volets vert bouteille. A l'ouest, Ciutadella l'aristocrate, regorgeant de palais et d'églises Renaissance couleur pain brûlé, de plaza ombragées de palmiers et de joyeux bars à tapas. C'est ici que se rejouent chaque été les fêtes équestres de la Saint Jean. Comme au Moyen Âge, cavaliers et chevaux enrubannés traversent la ville pour célébrer le solstice d'été... ■

> **"Semée de vestiges archéologiques, Minorque a hérité de son passé des influences "british" et catalanes. Quand culture rime avec nature."**



Aux beaux jours, les Minorquins profitent de la fraîcheur des soirées. Dîner en famille sur la *carrer* Major, la grand-rue du village de Fornells.







Remontant au 1er millénaire av. J.-C., les *navetes* funéraires de Minorque, comme celle d'Es Tudon, évoquent des coques de bateaux retournées. Une architecture unique au monde.

VOTRE VOYAGE

SE RENDRE À MINORQUE
Jusqu'à mi-octobre, Vueling propose un vol direct quotidien Paris-Mahon à partir de 88 € aller/retour. En basse saison, il faut faire escale à Barcelone. *www.vueling.com*

RENSEIGNEMENTS
Carte d'identité ou passeport en cours de validité. Informations sur le site de l'office du tourisme espagnol.
www.spain.info.fr

MONNAIE: l'euro

OÙ DORMIR?
A Playa de Fornells: Tramontana Park, un appart'hôtel avec piscine, à deux pas de la plage. A partir de 120 € la double en demi-pension sur *www.booking.com*
A Port Mahon: hôtel Petit Mao, 6 chambres et suites "tendance", au cœur du centre historique. A partir de 125 € la double en B&B.
www.hotelpetitmao.com/fr
A Ciutadella: Can Faustino, un palais du XVIe siècle relooké par la designer Olivia Putman. A partir de 184 € la double en B&B.
www.canfaustino.com

SÉJOURS ET CIRCUITS
Plusieurs tour-opérateurs, comme l'UCPA, proposent des séjours tout compris à Minorque, comme "Les sentiers de Minorque" (8 jours/7 nuits à partir de 1 390 € en pension complète au départ de Paris, départs du 8 au 22 septembre. *3260 ou sur www.ucpa-vacances.com*)

SE DÉPLACER. En voiture, à pied, en kayak, au rythme des balades

CLIMAT. Méditerranéen

LANGUE. Le catalan

Moins célèbres que celles du Verdon, les gorges de l'Aveyron, saisissantes de verticalité, méritent pourtant elles aussi le coup d'œil, majestueux depuis la petite route touristique.

Itinéraire

bis

LES GORGES DE L'AVEYRON, LE QUERCY BLANC OU LA PLAINE DE GASCOGNE, VOILÀ DES NOMS QUI RÉSONNENT COMME AUTANT DE PROMESSES DE BELLES DÉCOUVERTES, DE PRÉFÉRENCE VIA DES "ITINÉRAIRES BIS". PRENEZ LA CLEF DES CHAMPS EN SILLONNANT LE TARN-ET-GARONNE, UN DÉPARTEMENT DU SUD-OUEST PLEIN DE GOURMANDISES...

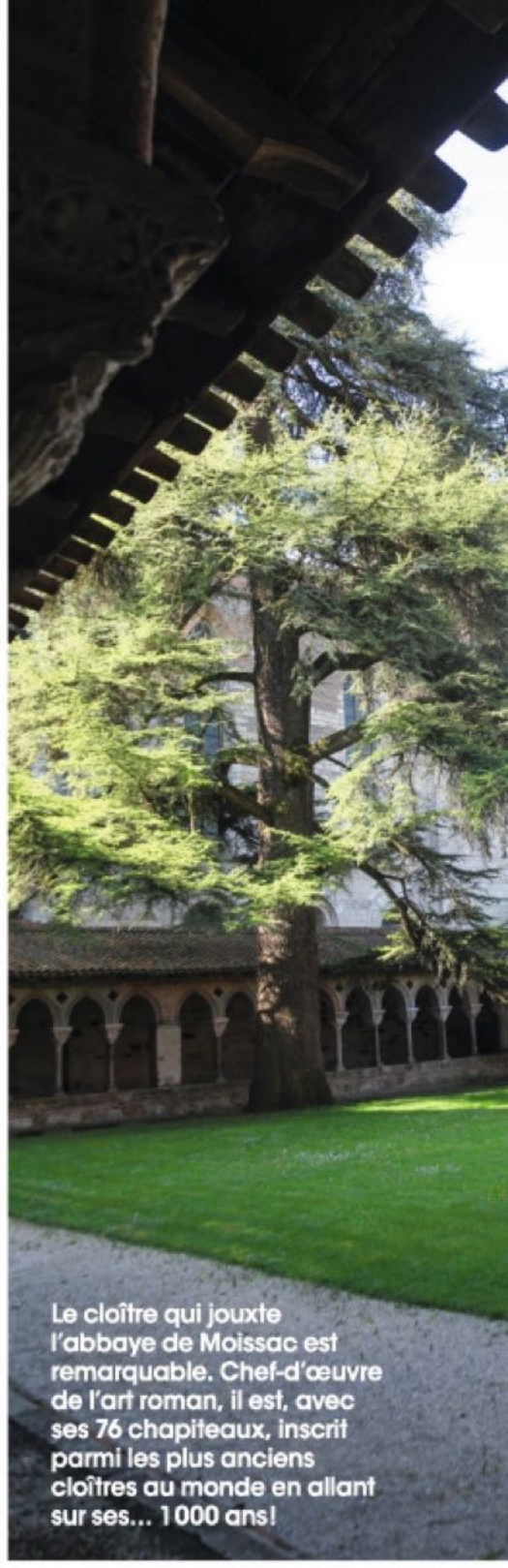
Texte et photos Thomas Riaud

La place Nationale de Montauban est un chef-d'œuvre d'architecture. Le défilé d'arcades permet de marcher à toute heure de la journée à l'abri du soleil... et des regards.

EXCEPTIONNEL, LE CLOÎTRE DE L'ABBAYE DE MOISSAC EST UN JOYAU

On ne devrait jamais quitter Montauban..." C'est par cette réplique devenue culte que Lino Ventura crève l'écran dans *Les Tontons Flingueurs*. Mais avant de marcher dans les pas de Francis Blanche, Bernard Blier et Jean Lefebvre en arpentant les ruelles historiques de la préfecture du Tarn-et-Garonne, il vous faudra bien entrer dans le département... Que dites-vous d'attaquer par le nord-ouest, une enclave coincée entre les départements du Lot et du Lot-et-Garonne, où se dresse le village classé de Lauzerte ? Perchée depuis le XII[e] siècle sur un éperon rocheux au-dessus des vallées de la Barguelonne et du Lendou, cette bastide est une halte historique incontournable sur le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, où il fait bon se perdre. La vie est organisée autour de sa place centrale des Cornières, sur laquelle sont érigées d'anciennes maisons à arcades de style gothique ou renaissance, mais aussi l'église Saint-Barthélemy du XIII[e]. Dans ce coin reculé du Quercy Blanc, riche en petit patrimoine, on croise au détour d'un virage un pigeonnier, une charmante chapelle romane isolée, ou d'autres petites bastides de caractère, comme celle de Montjoi par exemple (XIII[e]), située à la limite du département du Lot-et-Garonne. Mais ces bourgades restent dans l'ombre d'une ville d'art et d'histoire remarquable : Moissac.

Depuis le chemin du calvaire, qui s'arrête en cul-de-sac sur les hauteurs au pied de la monumentale statue de la Vierge, le point de vue sur la vieille ville et les environs est remarquable. Du centre historique, lové contre la rivière Tarn, émerge un monumental édifice qui attire immédiatement le regard. C'est l'imposante abbaye de Moissac, un joyau du VII[e] à l'origine de l'art roman, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco. Outre le tympan, qui illustre l'Apocalypse de Saint-Jean, le cloître attenant est tout à fait remarquable avec ses 76 chapiteaux sculptés, presque tous millénaires et d'origine, ce qui en fait le plus ancien répertorié au monde ! Mais en allant un peu plus vers l'ouest, il existe d'autres petits bijoux, libres d'accès, qui se laissent découvrir à ciel ouvert, à l'instar du village d'Auvillar, classé à juste titre parmi les plus beaux de France. Maisons à colombages et à encorbellement du Moyen Âge, tour de l'Horloge et palais des Consuls du XVII[e], mais aussi singulière église Saint-Pierre du XII[e] et même halle aux grains circulaire de 1830, forment un ensemble harmonieux, chargé d'histoire. Au-delà de ces •••



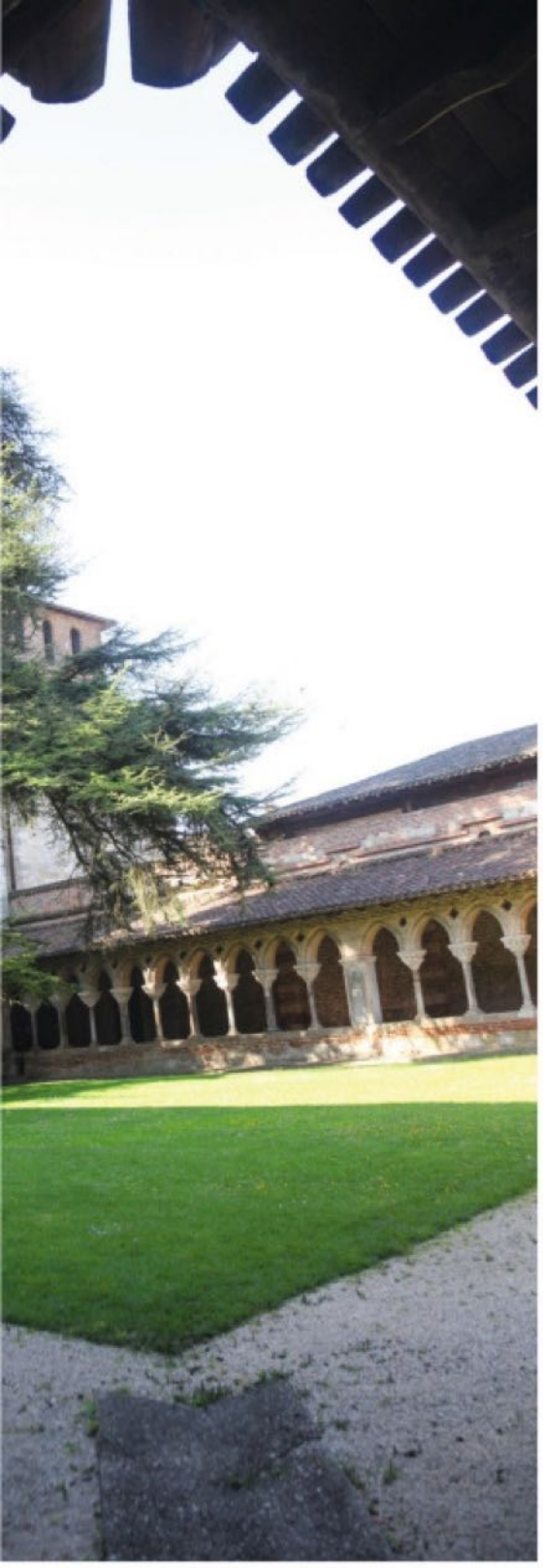
Le cloître qui jouxte l'abbaye de Moissac est remarquable. Chef-d'œuvre de l'art roman, il est, avec ses 76 chapiteaux, inscrit parmi les plus anciens cloîtres au monde en allant sur ses... 1000 ans!



Le village classé d'Auvillar, très riche en patrimoine, renferme en son centre historique une halle circulaire unique, édifiée en 1830.



Constitué du célèbre canal du Midi (1681) et du canal de Garonne (1856), le canal des Deux Mers sillonne une bonne partie du Tarn-et-Garonne.





Prenez d'assaut l'antique bastide de Lauzerte, classée parmi les plus beaux villages de France. Depuis ses remparts du XIIe, on a un panorama grandiose sur le Quercy Blanc.

ROMAN PRESQUE MILLÉNAIRE !



Rencontre

JÉRÔME ALLAMIGEON CONFISEUR-CHOCOLATIER

Petit dur au cœur tendre

Alexandres, de son vrai nom Jérôme Allamigeon, est confiseur-chocolatier réputé à Montauban. C'est tout naturellement que ce montalbanais de souche, après avoir arpenté le monde des années durant en qualité de chef pâtissier pour les plus grandes maisons, est revenu au pays. *"On y paye trop de taxes, mais mes proches et ma ville me manquaient !"* Toujours prêt à travailler plus, pour gagner plus, Jérôme a eu l'idée géniale de créer en 2014 les… "bonbons flingueurs", en référence bien sûr au film culte de Georges Lautner. *"Cette confiserie est une noisette, ou une cacahouète, enrobée de sève d'acacia et de chocolat. Tout est fait maison : la torréfaction des fruits secs, le sirop avec la sève d'acacia, puis l'enrobage dans une turbine avant le séchage. Il faut près de 2 jours de travail."* Plus goûteux que les "pruneaux" ou les "pêches" servis à tour de bras dans le film, le "bonbon flingueur" est une spécialité qui marche fort, vendue dans les deux boutiques Alexandres. Comptez 7,90 € les 130 g.

Infos sur www.alexandres.fr et au 05 63 91 25 53.



Rencontre

LAURENT ET ANNIE BROCANTEURS

À la recherche du temps perdu

Changement de vie radicale pour Laurent et Annie, jadis respectivement informaticien et responsable d'un salon de coiffure, puisqu'ils sont depuis août 2015… brocanteurs! Une superbe "brocante-salon de thé" en l'occurrence, abritée par une antique grange qui fourmille de beaux et anciens objets. Beaucoup proviennent du propre stock de Laurent, qui a été antiquaire sans le savoir! *"Petit déjà, je suivais mes parents arpentant les puces et les brocantes. C'est là que j'ai attrapé le virus! J'ai toujours été attiré par le design et les objets qui ont une histoire à raconter. Je m'occupe essentiellement de chiner, notamment chez les particuliers, et Annie gère la comptabilité et excelle dans la restauration et la patine. On veut faire du qualitatif, en allant d'objets vintages abordables aux plus jeunes à la pièce d'exception qui représente un morceau d'Histoire de France".* Pas de doute, à La Grange de Truffes, le passé a de l'avenir!

Infos au-grenier.fr/grange-de-truffes-brocante et au 06 32 19 84 41.





Baigné par une Garonne généreuse, le verdoyant Quercy est devenu l'un des plus grands vergers de France. Ici, un paysage vallonné typique de cette région singulière et bucolique…

LA ROUTE PREND DES ACCENTS

••• aspects, ce village fortifié vaut aussi par sa situation exceptionnelle, en surplombant la Garonne et les vergers réputés du département. Depuis l'ancienne place du château, semblable à une terrasse, la vue porte loin, bien au-delà des méandres de la Garonne. En remontant le fleuve vers l'est, véritable trait d'union entre l'Occitanie et la région Aquitaine, on arrive au confluent du Tarn puis, plus loin encore, à celui de la rivière Aveyron. Les rondeurs verdoyantes et délicates du Quercy ont disparu, le paysage se faisant de plus en plus minéral. Et abrupte, au point de former de véritables gorges creusées dans le calcaire : les Causses du Quercy. Au pied d'une falaise vient se blottir la bourgade séculaire de Saint-Antonin-Noble-Val, qui renferme son incroyable Maison Romane (1125), le plus ancien monument civil de France ! En empruntant la tourmentée route de la corniche, véritable balcon naturel suspendu au-dessus des gorges, on accède enfin à Bruniquel, un village médiéval du XII[e] encore dominé par ses deux châteaux et immortalisé en 1975 sur la pellicule du film *Le vieux fusil.*

Surtout, prenez le temps de prendre votre temps, pour flâner jusqu'à l'extrêmité est du •••



La voiture de la balade

KIA SORENTO À PARTIR DE : 41 000 €



Plus confidentiel que le Sportage, le Sorento fait figure chez Kia de vaisseau amiral. Cette 3e génération, fraîchement restylée, reçoit un onctueux 2.2 CRDi de 200 ch couplé à une boîte automatique à 8 rapports, douce à l'usage. Ce 4x4 "à l'ancienne" étant assez long (4,78 m), il en profite pour offrir jusqu'à sept vraies places, les deux sièges d'appoint s'escamotant en un clin d'œil dans le plancher. Sur la route, l'imposant Sorento ne brille pas par le dynamisme de sa conduite, mais il séduit par son confort de haut niveau et son agrément général, notamment comme ici en version haut de gamme GT line suréquipée. Une finition huppée faisant grimper le prix à 53000 €, sans compter un malus assassin de 6300 €, qui plombe les prétentions commerciales du gros SUV de Kia, et ce, en dépit d'une garantie record de 7 ans…

DU SUD EN GLISSANT SOUS LA VOÛTE OMBRAGÉE DES PLATANES…



Le village médiéval de Saint-Antonin-Noble-Val, édifié au pied d'une falaise, abrite le plus vieux monument civil de France, une sublime maison romane de 1125!



Les rues de Montauban invitent à la flânerie. Les murs colorés des immeubles laissent planer une ambiance de Sud.

Rencontre

DIDIER LAFOREST FORMIER

Chapeau l'artiste !

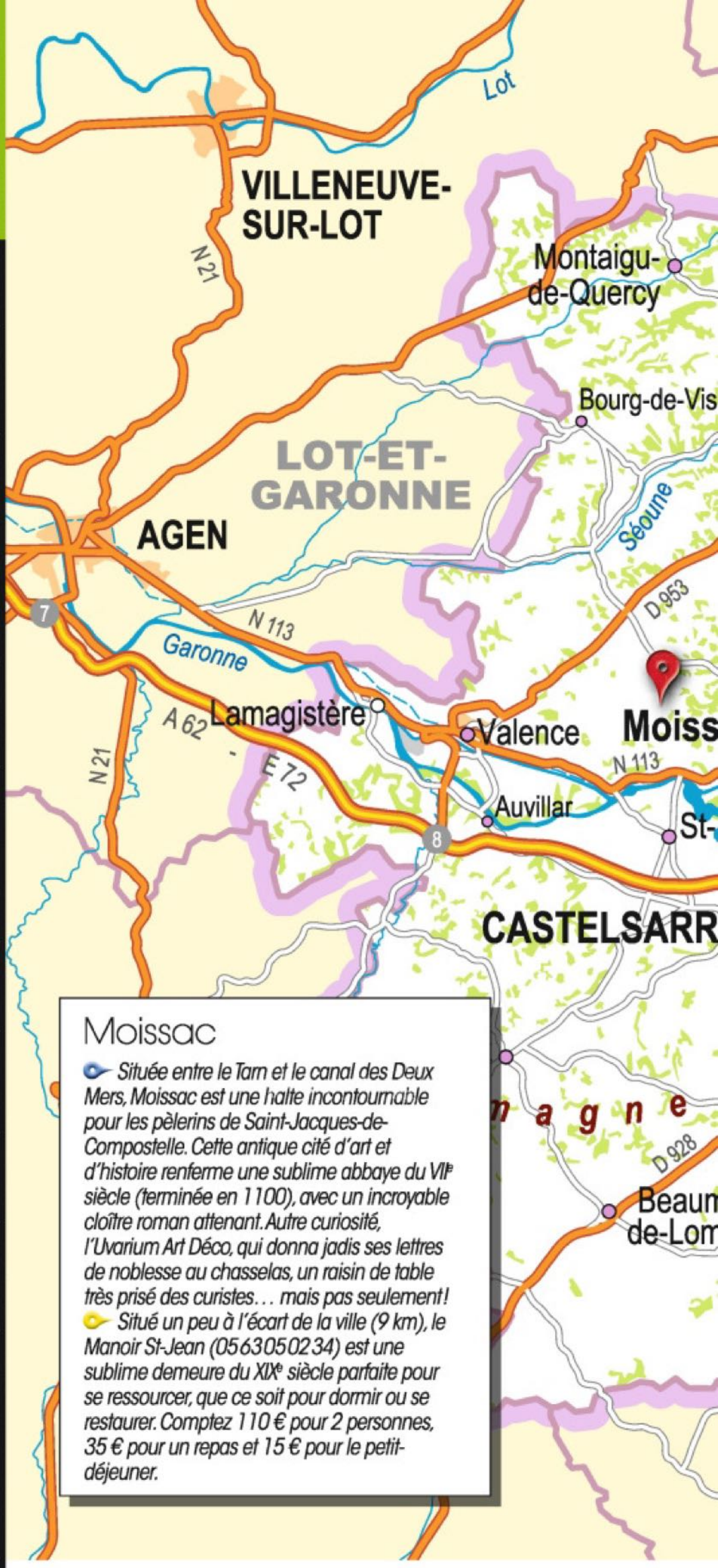


C'est à Caussade, cité chapelière de renom depuis le XIXe, que Didier Laforest a installé, voilà 5 ans, sa boutique-atelier. Il y vend bien sûr des chapeaux de toute sorte, mais Didier a surtout la particularité d'être… formier ! *"C'est un métier d'art devenu rare, classé au patrimoine de l'Unesco, car nous ne sommes plus qu'une dizaine en Europe et trois en France. Il s'agit de créer les volumes qui donnent la forme souhaitée au chapeau. Avec mon nom, j'ai "curieusement" toujours aimé travailler le bois ! C'est justement du tilleul que j'utilise, ce bois tendre, facile à sculpter et à piquer, pour maintenir le chapeau en place lors de sa création"*. Passionné par ce savoir-faire unique, Didier n'est pas peu fier de voir un renouveau de la mode du chapeau. *"Après l'âge d'or du XIXe, il y a eu le déclin au XXe, la voiture ayant tué le chapeau… mais aussi Brigitte Bardot, symbole de la femme libre avec ses cheveux au vent ! Si chez les hommes le chapeau est souvent "utilitaire", pour cacher une calvitie, il reste un accessoire de beauté pour les femmes"*.

I ***Infos sur le contact@hatsblocks.com et au 06 59 25 23 53.***

••• département et atteindre le nid d'aigle de Najac, une cité médiévale classée, elle aussi, parmi les plus beaux villages de France, puis retournez tranquillement sur vos pas en suivant le fil de l'Aveyron. La route prend progressivement des accents du Sud, le ruban d'asphalte glissant sous la voûte ombragée des platanes. Vous voici aux portes de la ville d'art et d'histoire de Montauban, prêt à voir la vie en rose, le centre historique étant composé de maisons séculaires en briquettes du pays, comme à Toulouse. L'antique cité du peintre Ingres et du sculpteur Bourdelle a conservé un charme intact. Le cœur piétonnier dominé par l'imposante église Saint-Jacques est majoritairement bordé d'anciens hôtels particuliers, témoins muets et défraîchis de fortunes passées. L'essentielle des ruelles convergent vers la célèbre place Nationale, sublime avec ses cafés et commerces abrités sous de majestueuses voûtes en briques. Ici plus qu'ailleurs, il fait bon ne rien faire. Lino avait raison : on ne devrait jamais quitter Montauban ! ■

Merci à Laurianne Donzelli de l'ADT du Tarn-et-Garonne, pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour au 05 63 21 79 65 / www.tourisme-tarnetgaronne.fr



Moissac

Située entre le Tarn et le canal des Deux Mers, Moissac est une halte incontournable pour les pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Cette antique cité d'art et d'histoire renferme une sublime abbaye du VIIe siècle (terminée en 1100), avec un incroyable cloître roman attenant. Autre curiosité, l'Uvarium Art Déco, qui donna jadis ses lettres de noblesse au chasselas, un raisin de table très prisé des curistes… mais pas seulement !

Situé un peu à l'écart de la ville (9 km), le Manoir St-Jean (05 63 05 02 34) est une sublime demeure du XIXe siècle parfaite pour se ressourcer, que ce soit pour dormir ou se restaurer. Comptez 110 € pour 2 personnes, 35 € pour un repas et 15 € pour le petit-déjeuner.

Auvillar

Ce village de caractère fortifié, placé sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle, reste très riche en patrimoine suite à un bel essor dès le XIVe (halle aux grains, tour de l'Horloge, maisons à arcades et pans de bois, église Saint-Pierre…) ! Vous pourrez également y découvrir deux petits musées, un dédié à la batellerie (avec son ancien port donnant sur la Garonne) et l'autre à la faïence, un vrai savoir-faire local.

Saint-Antonin-Noble-Val

Posé au pied d'une falaise de calcaire, à l'entrée des gorges de l'Aveyron, ce bourg séculaire possède un joli centre historique composé de vieilles demeures enchevêtrées, dont l'exception-

Hébergements, restaurants, étapes — *Sites culturels, patrimoine, points d'intérêt*

Lauzerte et Montjoi

Non loin de Moissac, Lauzerte et Montjoi sont deux antiques bastides qui ont gardé tout leur caractère, la première étant d'ailleurs classée parmi les plus beaux villages de France. De quoi ravir tous les amoureux de vieilles pierres!



Pour séjourner à proximité, descendez à la sublime chambre et table d'hôtes du Moulin de Jouenery (0563320931). Les prix sont en rapport avec les prestations, haut de gamme (à partir de 135 € pour 2 personnes), puisqu'il y a même dans cette demeure du XVII[e] une piscine intérieure et un spa!

Montauban

Riche en patrimoine, la préfecture du Tarn-et-Garonne, toute de rose vêtue, séduit par son architecture pittoresque, composée essentiellement de briquettes. Le musée Ingres est malheureusement fermé pour d'importants travaux jusqu'en 2019 mais Montauban s'impose le temps d'une halte, ne serait-ce que pour admirer sa place Nationale bordée d'arcades…

Pour y séjourner, descendez à la chambre d'hôtes 5 épis Le Castle Bois Marie (0627074665), qui abrite 4 luxueuses chambres dans une demeure d'exception du XVIII[e] siècle, nichée au cœur d'un parc avec piscine. Les prix sont compétitifs (de 99 à 159 €/2 personnes, petit-déjeuner compris). Enfin, pour apprécier la cuisine locale, allez au Bistrot Constant à Montech, une brasserie tendance, imaginée par le chef Christophe Marque (menus de 32 à 37 €, plats de 11 à 21 €).



nelle Maison Romane, figurant parmi les plus anciens monuments civils de France. Depuis Saint-Antonin, prenez la vertigineuse route de la Corniche (D 115 B), construite au-dessus des gorges, pour atteindre le nid d'aigle médiéval de Bruniquel, un des plus beaux villages de France!

Pour déjeuner à Saint-Antonin, il y a l'Auberge des Sens (0563312741), servant une cuisine raffinée faite maison, mais aussi Le Carré des Gourmets (0563306549), qui propose un cadre très agréable (terrasse ombragée au-dessus de l'Aveyron) et des mets gastronomiques abordables (menus de 34 à 45,50 €).

Parisot

Cette abbaye cistercienne (XII[e]) n'a pas été ménagée par l'Histoire. Elle a été partiellement démantelée après la Révolution, puis transformée en prison par Napoléon, une fonction qu'elle assure toujours… en partie! Quelques secteurs sont ouverts au public, comme le bâtiment des convers, le dortoir et le grand cloître du XVIII[e].

Pour faire étape, allez jusqu'à Cunfin, à l'excellente table et chambres d'hôtes Sainte Anne (0627107350). La maison et les chambres offrent un cadre chic et rustique (79 €, petit-déjeuner compris) et la table y est gourmande (19,50 €/pers).

Et aussi…

Retombez en enfance au musée des Jouets de Montauban (0563202706), qui présente sur plus de 600 m² un univers composé de trains, circuits, Meccano, petits soldats et autres jouets d'antan en tôle (3 €/enfant – 5 €/adulte)! Enfin, non loin de Montauban se situe l'impressionnante abbaye cistercienne de Beaulieu en Rouergue, une bâtisse édifiée au XII[e] siècle. Dans ses murs a été créé un musée dédié à Napoléon. Rénové et modernisé, il retrace la vie épique de l'empereur, de son adolescence jusqu'à sa mort et présente de nombreuses pièces historiques. Incontournable.

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

* Sur les véhicules neufs : remise par rapport au prix catalogue constructeur. Aramisauto propose des véhicules neufs en mandat.
** Au premier des deux termes échus. Voir conditions sur www.aramisauto.com.

l'auto-journal évasion & 4x4

MONDADORI FRANCE

Président: Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION

ADRESSE: 8, rue François-Ory 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 0141335000. Fax: 0141335704.
Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello
Rédacteur en chef: Olivier Bernis assisté de Karine Roumestand
Directrice artistique: Sandrine Penain
Maquette: Auto-Focus, Bleu Petrol'
Secrétariat de rédaction: Auto-Focus
Technique: Sylvain Cambier, Vincent Coppin, Frédéric Haas
Ont collaboré à ce numéro: Auto-Focus, Christophe Bourgeois, Patrice Chéreau, Clément Choulot, Adrien Cortesi, Michel Courtois, Pascale Desclos, Thierry Emptas, Christian Goupi, Greg, Benoît Lande, Yann Lefebvre, Christian Martin, Tibo, Thomas Riaud, Pierre Richet, Arnaud Saunier, Julien Toldte.

DIRECTION - ÉDITION

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

MARKETING / PROMOTION

Directrice marketing: Sylvie Siguret
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion: Christophe Ruet
Abonnements
Directrice marketing direct: Catherine Grimaud
Chef de produit: Agnès Tran
Ventes au numéro
Directeur des ventes: Christophe Chanterel
Responsable marché: Philippe Merrien

PUBLICITÉ

Tél.: 0141335352 - Fax: 0141335703
Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie
Directrice du pôle automobile: Caroline Soret (53 44)
Contact publicité: Christian Touzay (52 21)
Planning: Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic: Véronique Alex (53 12)
Service OPS: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 0141335545 - Fax: 0141335761
Directeur de publicité: Marc Queillé (0141335572)
Directrice de clientèle: Julie Aldabo (0141335545)
Maquettistes: Sylviane Ragusa, Alexandre Guillard

FABRICATION

Chefs de fabrication: Christophe Mestdach, Alexandra Millet

FINANCE

Finance manager: Renaud Terrade

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
PHOTOGRAVURE: Key Graphic, 4, allée Verte, 75011 Paris
N° ISSN: 2106-9964

NUMÉRO DE COMMISSION PARITAIRE:
0722 K 81821
Dépôt légal: septembre 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

ACPM OJD DIFFUSION

ABONNEMENTS

POUR TOUTE QUESTION SUR VOTRE ABONNEMENT, TÉLÉPHONEZ AU

01 46 48 48 75

(DU LUNDI AU SAMEDI DE 8H À 20H)

Guide d'achat

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 13 DÉCEMBRE

Pratique Fiche occasion p.118

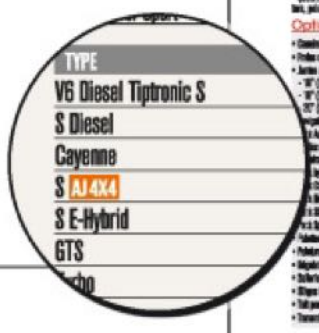
Les pictos pour mieux choisir :

✚ Principales qualités

▬ Principaux défauts

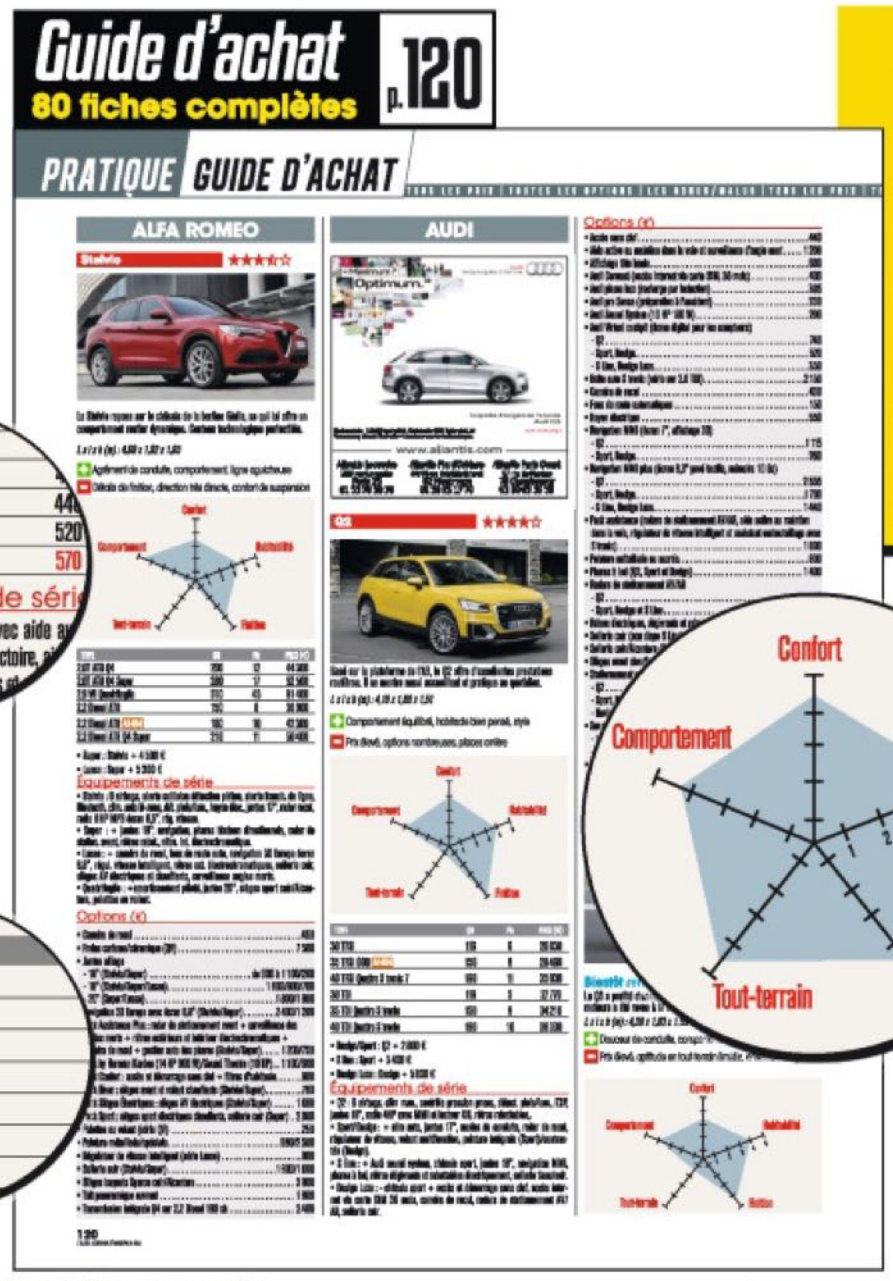


Les caractéristiques (indiquées en rouge pour la nouvelle motorisation).



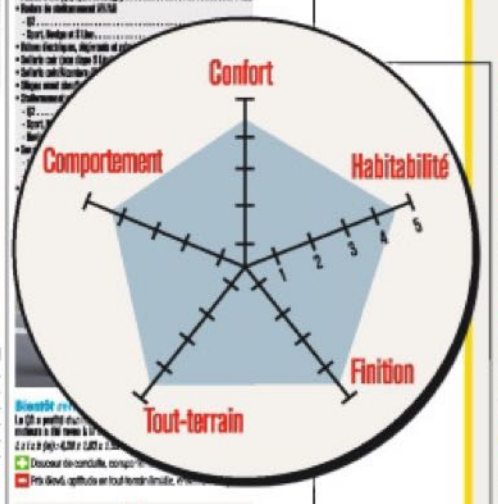
AJ 4X4
Indique le modèle (moteur, finition, carrosserie) le plus intéressant de la gamme.

Guide d'achat 80 fiches complètes p.120



Pour chaque modèle du marché, *l'Auto-Journal évasion&4x4* présente une appréciation de ses caractéristiques principales (en fonction de sa catégorie).

Chaque critère est noté sur une échelle allant de 0 à 5 (du centre de la toile d'araignée à l'extrémité des branches). Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.



Confort
Il s'agit du confort de roulement (suspension), mais également sonore.

Habitabilité
Tient compte de l'espace habitable, mais aussi du nombre de places.

Finition
Finesse des assemblages et qualité des matériaux sont jugées dans ce critère.

Comportement
Capacité du modèle à procurer un agrément de conduite à la hauteur.

Tout-terrain
Prestations du 4x4 lorsqu'il quitte le bitume pour se livrer à du franchissement.

Annonces classées Les petites annonces p.153

MAZDA CX-5

Commercialisation **avril 2012**
Restylage **avril 2015**
Nouvelle génération **mars 2017**
Production **en cours**

POUR SON PREMIER SUV COMPACT, MAZDA A FAIT TRÈS FORT : LIGNE RACÉE, CHÂSSIS AGILE, BONNE HABITABILITÉ ET DIESELS BRILLANTS. POUR NE RIEN GÂCHER, LE CX-5 OFFRE AUSSI DES PRIX SERRÉS, SURTOUT EN OCCASION, ET UNE BONNE FIABILITÉ… texte Thomas Riaud photos DR



Mécanique

Dès le lancement, en avril 2012, le CX-5 se concentre sur le diesel, en s'équipant d'un convaincant 2.2 Skyactiv-D de 150 ch, proposé en 4x2 (le plus gros des ventes du modèle) et en 4x4. Décliné en une variante encore plus plaisante de 175 ch (qui totalise jusqu'à 40 % des ventes), associée d'office à la transmission intégrale, ce diesel n'a comme seul défaut son niveau sonore, assez élevé. Il y a du mieux sur ce point après le restylage, un effort sensible ayant porté sur l'insonorisation. En termes de fiabilité, les rares soucis apparaissent en septembre 2013, avec quelques cas inquiétants de hausse de niveau d'huile (capteur de pression défaillant) et, plus gênant, des pertes de puissance et fumées blanches dues à une faiblesse de la pompe à vide (endommageant le turbo, l'arbre à cames et les culbuteurs) ou des fuites d'injecteurs. Des soucis de jeunesse généralement pris en charge par Mazda. Pour les allergiques au diesel, il existe aussi un 2.0 essence de 160 ch (165 ch en 4x2), mais assez fade et trop linéaire. Plutôt gourmand à l'usage, il est de surcroît rare en occasion… mais en revanche très fiable. Enfin, à partir de mars 2017, le CX-5 a fait peau neuve à travers une seconde génération, au style plus affirmé encore, mais dotée des mêmes motorisations.

Méconnu, le CX-5 est pourtant un excellent SUV pour celui qui apprécie un comportement proche d'une berline.

Équipement

L'entrée de gamme Harmonie offre déjà l'essentiel avec la clim. manuelle, la radio CD MP3, l'aide au démarrage en côte, le démarrage sans clé, les rétros électriques et le freinage automatique en ville. Le meilleur compromis reste le niveau supérieur, Elégance, qui ajoute la clim. auto, le régulateur de vitesse, les capteurs de pluie et de lumière, le Bluetooth et les jantes en alliage de 17". Juste au-dessus, la Dynamique gagne des aides à la conduite (surveillance des angles morts, avertisseur de changement de file, aide au stationnement avant et arrière) et des feux au xénon. Enfin, le haut de gamme Sélection - une vente sur deux - bénéficie d'une caméra de recul, d'un accès mains libres, d'un toit ouvrant électrique, de sièges avant chauffants en cuir et de jantes de 19". Au restylage d'avril 2015, la gamme se recentre sur les finitions Elégance, Dynamique et Sélection, tandis qu'une série spéciale No Limit, basée sur cette dernière, brille par sa présentation flatteuse (feux diurnes à LED, jantes noir mat, peinture métallisée…).

LA GAMME	Essence	Diesel	
Moteurs/boîtes	2.0 Skyactiv-G	2.2 Skyactiv-D 150	2.2 Skyactiv-D 175
Dates de vente	02/2012 à 03/2017	02/2012 à 03/2017	02/2012 à 03/2017
Type	4 cyl. en ligne, inj. directe	4 cyl. turbodiesel, common rail	4 cyl. turbodiesel, common rail
Puissance (ch à tr/mn)	160/165 à 6000	150 à 4500	175 à 4500
Couple (Nm à tr/mn)	208/210 à 4000	380 à 1800	420 à 2000
Boîte de vitesses	BVM6/BVA6	BVM6	BVM6/BVA6
Transmission	4x4	4x2/4x4	4x4

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m) : 4,56/1,84/1,67/2,70



La présentation n'est pas d'une franche gaieté mais la construction se révèle de bonne facture.

Habitacle

Plutôt spacieux, le CX-5 fait bonne impression, abstraction faite de l'ambiance austère. Revêtements moussés, rangements bien étudiés et coffre spacieux sont autant d'atouts appréciables. Certes, les parties basses sont moins flatteuses et quelques ajustements laissent à désirer mais rien de rédhibitoire. Au restylage d'avril 2015, on note de réels progrès au niveau de la qualité perçue et une insonorisation optimisée. L'écran GPS est par ailleurs plus grand (7"). À l'instar des mécaniques, les soucis rencontrés dans l'habitacle se concentrent sur les premiers millésimes (avant début 2014). La sellerie pâtit d'une qualité médiocre : les cuirs peuvent se détacher du dossier et les sièges avant s'affaisser. Au niveau du réseau électrique, les rares soucis se limitent aux vitres électriques (câblage défaillant), à la caméra de recul (à remplacer) et à d'éventuels dysfonctionnements du GPS, qui nécessitent dans ce cas une simple mise à jour.



À condition d'opter pour un modèle postérieur à 2014, la fiabilité est au rendez-vous.

Extérieur

Joliment dessiné, le CX-5 gagne encore en finesse et en personnalité après le restylage (calandre, feux). D'origine, le SUV japonais présente bien, avec des peintures de qualité, bien appliquées. Les ajustements entre les divers éléments de carrosserie se montrent par ailleurs rigoureux. Les faiblesses se concentrent surtout sur les trains roulants et affectent, une fois de plus, les modèles produits jusqu'en 2014. Les roulements de suspension peuvent générer un bruit à l'avant, à moins que ce ne soient les bagues de barre stabilisatrice. Quant à la direction, elle peut aussi "craquer" (vis de rotule de direction à remplacer). Autant de soucis de jeunesse facilement identifiables lors de l'achat, au moment de l'essai du véhicule.

COTE DU MAZDA CX-5

MAZDA CX-5 2.2D 175 CH 4X4 SELECTION (DÉCEMBRE 2012, 62000 KM) : 16900 €

COÛT DE L'ENTRETIEN

MAZDA CX-5 2.2D 4X4 175 CH

Embrayage	1570 €
Distribution	chaîne
Disques AV (le jeu)	254 €
Plaquettes AV (le jeu)	135 €
Pneumatiques 20" (la paire avec la pose)	300 €
Amortisseurs AV/AR (la paire)	320 €/250 €
Révision (12 mois ou 30000 km)	290 €

À l'instar des autres véhicules japonais, le CX-5 n'est pas particulièrement bon marché dans la catégorie, même si les coûts d'entretien restent, dans l'absolu, assez raisonnables.

BILAN FIABILITÉ

- Encrassement de la vanne EGR : tous diesels (2.2 D 150 et 170 ch) utilisés en ville, notamment vers 130000 km
- Capteur de pression défaillant sur 2.2 D (hausse du niveau d'huile) : modèles produits jusqu'en septembre 2013
- Faiblesse de la pompe à vide (risque de dommages sur le turbo, l'arbre à cames et les culbuteurs) : modèles produits jusqu'en septembre 2013
- Roulements de suspension à changer : modèles produits jusqu'en 2013
- Bagues de barre stabilisatrice à changer : CX-5 produits jusqu'en 2014
- Vis de rotule de direction à remplacer : CX-5 produits jusqu'en 2013
- Divers bugs électriques (vitres avant, GPS, caméra de recul) : CX-5 produits jusqu'en 2013
- Sièges avant de qualité médiocre : modèles produits jusqu'en 2014

NOTRE CHOIX

MAZDA CX-5 2.2D 175 CH 4X4 SELECTION

juin 2016, 56000 km
Prix prospecté **24900 €**



Qualités	Défauts
Agrément de conduite	2.0 essence sans caractère
Habitabilité	Diesels sonores
Confort	Fiabilité premiers millésimes
Diesels sobres et volontaires	Réseau limité
Prix attractifs	

Conclusion

Dans l'ombre des stars du segment, le CX-5 ne figure pas immédiatement dans la "short list" des amateurs de SUV et c'est une erreur, tant cet outsider fait montre de qualités, au plus juste prix ! Mais il y a CX-5 et CX-5… Clairement, les premiers modèles ne sont pas les plus désirables, la fiabilité étant, sur ces millésimes, parfois problématique. Mieux vaut opter pour un modèle restylé, donc fiabilisé, et de surcroît doté d'une dotation enrichie, d'une finition plus valorisante… et d'une ligne plus dynamique !

TECHNIQUE
MAZDA CX-5 2.2D 175 CH*

Vitesse maxi (km/h)	196
Accélération 1000 m d. a. (s)	30,4
Conso moyenne (l/100 km)	6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

* Mesures AJE&4x4

ALFA ROMEO

Stelvio ★★★½☆

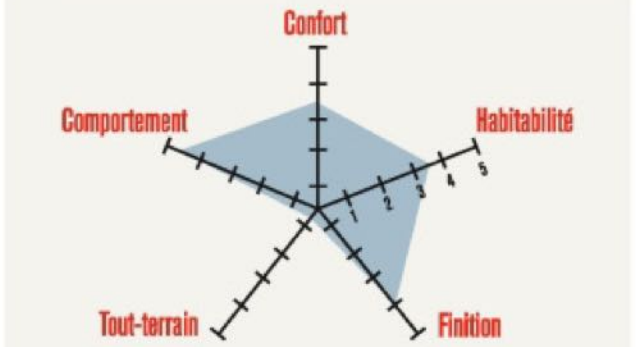


Le Stelvio repose sur le châssis de la berline Giulia, ce qui lui offre un comportement routier dynamique. Contenu technologique perfectible.

L x l x h (m) : 4,69 x 1,92 x 1,65

✚ Agrément de conduite, comportement, ligne aguicheuse

▬ Détails de finition, direction très directe, confort de suspension



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0T AT8 Q4	200	12	44 300
2.0T AT8 Q4 Super	280	17	52 500
2.9 V6 Quadrifoglio	510	45	91 400
2.2 Diesel AT8	150	8	39 900
2.2 Diesel AT8 AJ 4X4	180	10	42 300
2.2 Diesel AT8 Q4 Super	210	11	50 400

- Super : Stelvio + 4 500 €
- Lusso : Super + 5 300 €

Équipements de série

- Stelvio : 6 airbags, alerte collision détection piéton, alerte franch. de ligne, Bluetooth, clim. auto bi-zone, dét. pluie/lum., hayon élec., jantes 17", radar recul, radio 8 HP MP3 écran 6,5", rég. vitesse.
- Super : + jantes 18", navigation, phares bixénon directionnels, radar de station. avant, rétros rabat., 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 clef + 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



www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe	Aliantis Pte d'Orléans	Aliantis Paris Ouest
229 rue Lecourbe	44/46 av. Aristide Briand	37 rte de Mantes
Paris 15	92 Montrouge	78 Chambourcy
01 55 76 50 76	01 58 35 17 70	01 30 65 50 50

Q2 ★★★★☆

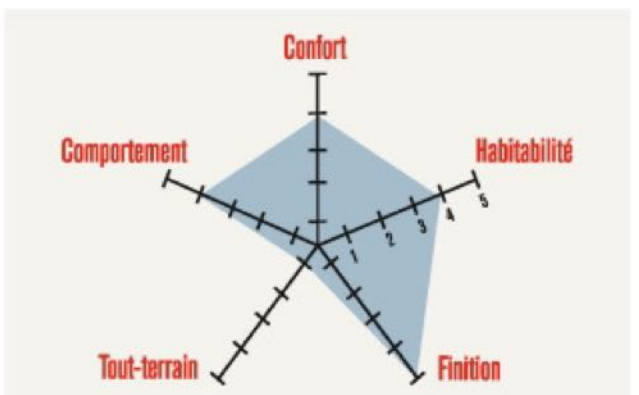


Basé sur la plateforme de l'A3, le Q2 offre d'excellentes prestations routières. Il se montre aussi accueillant et pratique au quotidien.

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 (€)
30 TFSI	116	6	26 830
35 TFSI COD AJ 4X4	150	8	28 460
40 TFSI Quattro S tronic 7	190	11	35 030
30 TDI	116	5	27 770
35 TDI Quattro S tronic	150	8	34 210
40 TDI Quattro S tronic	190	10	36 330

- Design/Sport : Q2 + 2 800 €
- S line : Sport + 3 400 €
- Design Luxe : Design + 5 800 €

Équipements de série

- Q2 : 6 airbags, clim man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, jantes 16", radio 4HP avec MMI et lecteur CD, rétros rabattables,.
- Sport/Design : + clim auto, jantes 17", modes de conduite, radar de recul, régulateur de vitesse, volant multifonction, peinture intégrale (Sport)/contrastée (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 clef, accès internet via carte SIM 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 pre Sense (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
- Radars 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 ★★★½☆



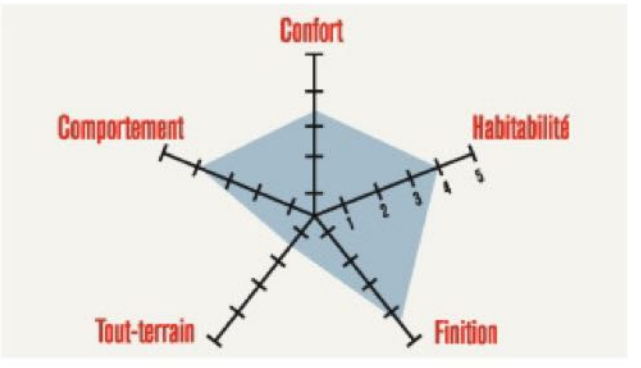
Bientôt remplacé

Le Q3 a profité d'un restylage important fin 2014. La puissance des moteurs a été revue à la hausse, et les émissions de CO_2 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 AJ 4X4	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 électronique 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 bizone, 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 clé (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 : selection du mode de conduite (Q3) 250
- Audi music interface (webradio, hotspot Wifi) 360
- Châssis Sport (sauf Q3, série RS) 690
- 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
- Sièges AV Sport (série S line)
  - Q3 670
  - Ambiente 350
- 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

Q5 II ★★★★☆

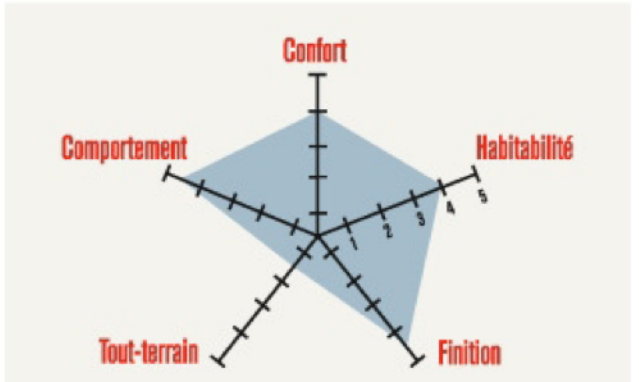


Peu d'évolutions esthétiques pour le Q5 II pourtant entièrement nouveau pour 2017. Prestations routières de haut niveau mais prix conséquent.

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	41 490
2.0 TDI S tronic7 quattro AJ 4X4	163	9	47 390
2.0 TDI S quattro	190	10	46 580
3.0 V6 TDI Tiptronic8 quattro	286	18	57 570
2.0 TFSI S tronic7 quattro	252	15	50 650
S 3.0 TFSI tiptronic8 quattro	354	24	76 800

- Design : Q5 + 4 150 €
- S line : Q5 + 9 350 €
- Design Luxe : Design + 10 850 €
- Avus : S line + 14 150 €

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 : + climatisation auto 3 zones, navigation MMI, ordinateur de bord 7", radars de stationnement AV/AR, rétros extérieurs rabattables.
- S line : + Audi Connect, Audi sound system, interface smartphone, navigation plus MMI avec pavé tactile, phares led, Virtual Cockpit.
- Design Luxe : + caméra de recul, sellerie cuir, sièges avant électriques.
- Avus/S : + aide démarrage en côte, rétros extérieurs électrochromatiques, sièges avant chauffants, sièges avant et rétros à mémoires.
- S Plus : + banquette arrière coulissante, différentiel arrière quattro sport, sellerie cuir Nappa.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 190
- Aide au démarrage en côte (série Avus) 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 Avus) 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, Avus 1 030
- Interfaces smartphone : Google Android Auto et Apple CarPlay (série sur S line, Design Luxe et Avus) 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 Avus)
  - 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, Avus 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 dispo Q5) 1 800
- Pack assistance au stationnement : caméra 360° + stationnement semi-automatique (non dispo Q5)
  - Design, S line 1 890
  - Design Luxe, Avus 1 670
- Park 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, Avus 860
- Phone box : recharge par induction, commande vocale (série Design Luxe, Avus) 430
- Rétros ext électriques, dégivrants et rabattables
  - Q5 420
  - autres finitions 145
- Roue de secours galette 220
- Sellerie cuir (série Design Luxe et Avus, non dispo S line) 2 180
- Sellerie cuir/Alcantara avec sièges AV sport (Q5 et Design) 1 970
- 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, rétros 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 % digitaux) (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 ★★★★☆

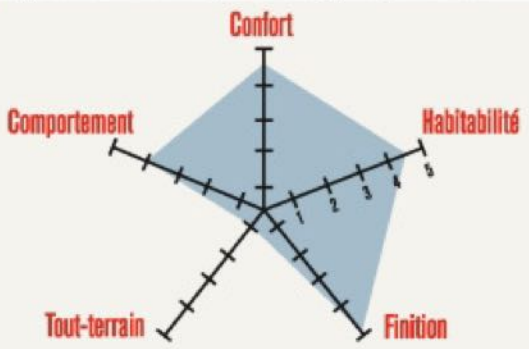


Le Q7 marie confort, équipement riche et finition soignée. Gabarit et tarifs décourageants. L'hybride n'est pas disponible en 7 places.

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 AJ 4X4	218	12	63 810
3.0 V6 TDI	272	16	68 460
3.0 V6 TDI e-tron Quattro	373	13	84 510
SQ7 TDI	435	32	109 960

- 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 € (6 900 € sur e-tron)
- Avus Extended : Avus + 5 500 € (6 100 € sur e-tron)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, contrôle pression pneus, accès/dém. sans clef, rétros élec./dégiv./rabat., clim. auto bizone, hi-fi 10 HP 180 W, MMI écran 7", jantes 18", radar recul, phares xénon, détect. pluie/lum., régulateur vitesse, hayon élec., modes de conduite.
- S line : + compteurs numériques, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport élec., MMI navigation plus, jantes 20", suspension pneumatique.
- Ambition Luxe : + mémoires siège conducteur, caméra de recul, sellerie cuir.
- Avus : + hi-fi Bose 19 HP 558 W, sièges AV chauffants, toit pano., caméras 360°.
- Avus Extended : + clim. 4 zones, essieu AR directionnel (non dispo e-tron), interfaces smartphone, Pack Assistance City, sièges AV élec.

Options (€)

- 7 places....1 690
- Affichage tête haute....1 690
- 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
- 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 digitaux (Q7)....730
- Essieu arrière directionnel....1 390
- Phares full LED (série Avus)....1 990
- Phares Matrix LED
  - Q7, S line, Ambition Luxe....3 125
  - Avus....1 135
- Pack Cuir
  - Q7, S Line, Ambition Luxe....6 550
  - Avus....4 650
- Pack Cuir intégral
  - Q7, S line, Ambition Luxe....7 650
  - Avus....5 750
- Peinture métallisée ou nacrée....1 200
- 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 avec mémoires
  - Q7....1 750
  - S line....400
- Sièges avant à contours individuels
  - Q7, Ambition Luxe, Avus....4 150
  - S line....2 200
- Sièges avant ventilés/chauffants (série Avus)....1 350/475
- 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/Sport....2 490/2 790
- Système de lecture des panneaux de signalisation....375
- Système de maintien dans la voie (active lane assist)....790
- 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)....2 290

Q8 ★★★★☆



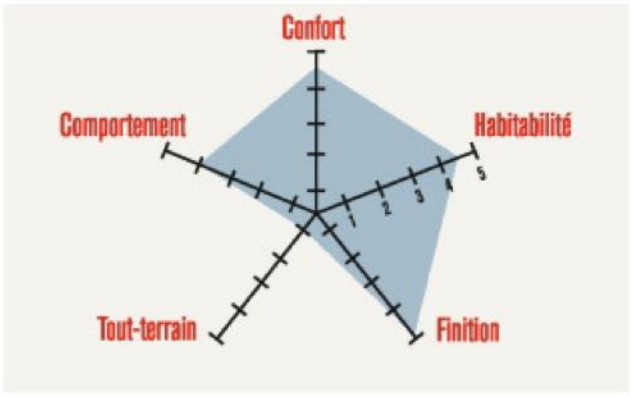
Nouveau modèle

Version sportive du Q7, le Q8 est lancé fin 2018. Technologique et ultra-confortable, il atteint des sommets en prix une fois bien équipé.

L x l x h (m) : 4,99 x 2,00 x 1,71

✚ Qualité de finition, technologie embarquée, confort

▬ Prix élitiste, poids sensible, boîte un peu lente



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
50 TDI AJ 4X4	286	18	78 300

- S line : Q7 + 6 900 €
- Avus : Q7 + 10 900 €
- Avus Extended : Avus + 11 600 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide maintien dans voie, appel urgence, clim. auto bizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, démar. sans clé, freinage auto urgence, hayon élec., hi-fi 10 HP 180 W, jantes 19", nav. 3D MMI tactile écran 10,1", phares full led, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., sellerie cuir partielle, services connectés 3 ans, sièges AV élec..
- S line : + caméra recul, interfaces smartphone, jantes 21", Pack S line, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV Sport, susp. pneu. Sport.
- Avus : base + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, clim. auto 4 zones, feux route auto, hayon mains libres, interfaces smartphone, jantes 20", Pack assistance ville, sellerie cuir, sièges AV chauffants.
- Avus Extended : Avus + clim. auto 4 zones, jantes 21", hi-fi Bang & Olufsen, Pack assistance route, phares HD Matrix led, sellerie cuir supérieur, sièges AV massants et ventilés à contours individuels, susp. pneu.

Options (€)

- Accès sans clé (Q7, S line)....840
- Affichage tête haute....1 650
- Banquette coulissante....260
- Climatisations auto 4 zones (Q7, S line)....950
- Console de climatisation en verre (série S line et Avus Extended)....350
- Hi-fi Bang & Olufsen
  - Premium 17 HP 730 W (série Avus Extended)....1 360
  - Advanced 23 HP 1 920 W (Avus Extended/autres finitions)....6 350/7 710
- Pack assistance route (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, assistants au changement de direction et à l'évitement d'urgence, feux de route auto) (série sur Avus Extended)....2 270
- Pack assistance stationnement (stationnement semi-auto, caméras 360°)....900
- Pack assistance ville (assistants de croisement et de changement de voie, avertisseur de sortie, alerte de trafic arrière) (Q7, S line)....1 720
- Pack cuir intégral (non dispo Q8)
  - S line....3 910
  - Avus....3 030
  - Avus Extended....1 310
- Peinture métallisée/intégrale....1 240/650
- Phares HD Matrix led....2 000
- Roues arrière directrices....1 360
- Sellerie cuir supérieur (non dispo S line)....1 600
- Sièges avant chauffants/ventilés....480/1 300
- Sièges avant et arrière chauffants
  - Q7, S line....940
  - Avus, Avus Extended....470
- Sièges avant à contours individuels (non dispo S line)....1 290
- Sièges avant électriques à mémoires....720
- Suspension pneumatique
  - Sport (série S line)....1 480
  - classique (série Avus Extended, gratuit sur S line)....1 130
- Toit panoramique....1 830
- Vision nocturne....2 480

BENTLEY

Bentayga ★★★★½

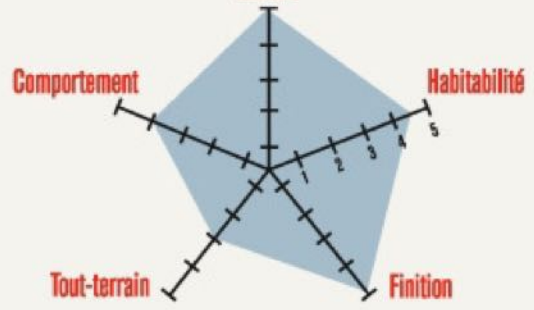


Le Bentayga est le SUV de tous les superlatifs : cher, luxueux, performant et confortable, il est peu adapté à notre marché vu son gabarit.

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
4.0 D	435	33	182 400
4.0 V8	550	46	182 400
6.0 W12	608	54	217 300
6.0 W12 Mulliner	608	54	305 000

Équipements de série

▪ 6 airbags, accès/dém. sans clef, banquette chauffante, caméra recul, clim. auto quatre zones, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, hayon électrique, hi-fi 10 HP, interfaces smartphone, jantes 20", nav. 3D avec écran 8", phares led adaptatifs, rétros élec./dégiv./rabat., radars station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV élec./chauffants, susp. pneu., toit pano.

▪ W12 : + barres anti-roulis actives, jantes 21", portes à fermeture assistée, surveillance angles morts.

▪ Mulliner : + config. 4 places, console centrale AR réfrigérée, hi-fi Naim 20 HP 1 950 W, 20 HP, jantes 22", sièges AR élec. 18 voies.

Options (€)

- Configuration 4 places avec console centrale 10 410
- Console réfrigérée 5 454
- Hayon mains libres 822
- Hi-fi Naim 20 HP 1 950 W 7 818
- Montre Breitling 3 594
- Peinture métallisée 5 400
- Sièges avant confort (sièges électriques, chauffants, ventilés et massants, soutiens latéraux électriques, appuis-tête confort) 3 366
- Spécification City (alerte collision piéton, caméra 360°, contrôle de circulation en marche arrière, reconnaissance des panneaux, stationnement semi-automatique) 4 828
- 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) 7 263
- Spécification Tout-terrain (4 modes d'évolution tout-terrain, protection de châssis) 5 566
- Système de divertissement aux places arrière 6 762
- Tablettes aviation habillées de bois 1 968
- Tapis de sol en laine d'agneau 918
- TV et radio numériques 1 164
- Vitres arrière surteintées 1 820

BMW

X1 ★★★★☆

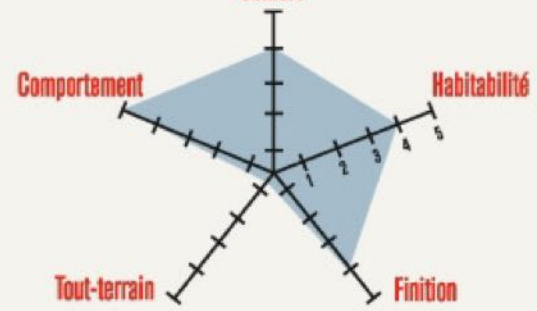


Entièrement renouvelé en 2016, le X1 est depuis une traction. Il offre un excellent compromis comportement/confort mais il reste cher.

L x l x h (m) : 4,44 x 1,83 x 1,62

✚ Comportement agile, consommation, habitabilité

▬ Prix, options nombreuses et coûteuses, sonorité diesel



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	32 350
18d sDrive Lounge AJ 4X4	150	7	36 200
20d sDrive BVA8 Lounge	190	10	41 600
18i sDrive Lounge	140	7	32 400
20i sDrive BVA7 Lounge	192	11	39 650

- Lounge : Première + 1 600 €
- Sport : Lounge + 4 650 €
- xLine : Lounge + 5 100 €
- M Sport : Sport + 2 150 €

Équipements de série

▪ Première : 6 airbags, appel d'urgence, avertisseur de collision, contrôle pression des pneus, ESP, démarrage sans clef, 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 électrochromatique 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 clef 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 clef, 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 16d) 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 ★★★★☆



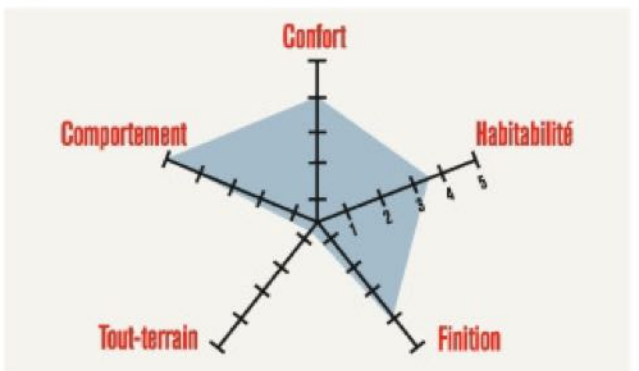
Nouveau modèle

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 AJ 4X4	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

- Lounge : Première + 1 450 €
- M Sport/ M Sport X : Lounge+ 6 700 €

Équipements 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 bizone, hayon élec., rég./lim. vitesse, radar recul.
- M Sport/M Sport X : Première + clim. auto bizone, hayon élec., jantes 19", nav. Business, phares led, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, 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 (18i)..... 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. vitesse, 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..... 1250/900
  - M Sport et M Sport X..... 410
- Peinture métallisée..... 840
- Phares led (Première et Lounge)..... 1 000
- Sellerie cuir
  - 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 ★★★★☆

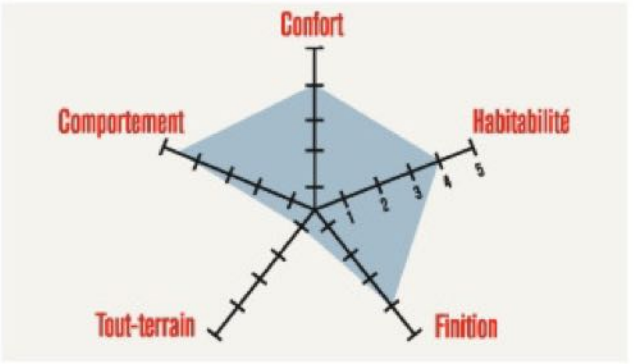


Le BMW X3 3e génération est lancé fin 2017. Derrière une esthétique qui évolue peu, le châssis est tout nouveau. Le comportement y gagne.

L x l x h (m) : 4,71 x 1,89 x 1,68

✚ Agrément routier, rapport conso/performance des diesels

▬ Tarifs, options trop nombreuses, direction peu informative



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20i xDrive Lounge	184	11	47 700
30i xDrive Lounge	252	15	53 400
M40i M Performance	360	25	75 250
18d sDrive Lounge	150	7	41 900
20d xDrive Lounge AJ 4X4	190	10	51 900
25d xDrive Lounge	231	13	55 550
30d xDrive Lounge	265	16	58 400
M40d M Performance	326	21	74 250

- xLine : Lounge + 5 650 €
- Luxury : Lounge +9 150 €
- M Sport : Lounge + 10 150 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto 3 zones, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détect. de pluie et de luminosité, ESP, hayon élec., jantes 18", modes de conduite, nav. Business écran 6,5", radars stat. AV/AR, radio CD/MP3, rég./lim. de vitesse, rétros élec., 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 élec. et chauffants, syst. stationnement auto.
- M Performance : M Sport + feux de route auto, jantes 20".

Options (€)

- Accès confort (accès sans clef, 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. Harmann 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. electro., 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 ★★★★☆



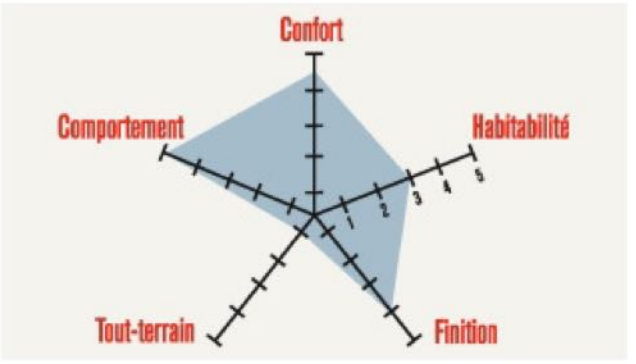
Nouvelle génération

Malgré ses 4 ans, le X4 a changé de génération début 2018. Il reprend le châssis, les technologies et les moteurs les plus puissants du X3.

L x l x h (m) : 4,75 x 1,92 x 1,62

✚ Moteurs, comportement sportif, style

▬ Prix, longue liste d'options, habitabilité AR



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
20d xDrive Lounge	190	11	54 900
25d xDrive Lounge AJ 4X4	231	13	58 550
M40d	326	21	76 200
20i xDrive Lounge	184	11	50 700
30i xDrive Lounge	252	15	56 400

- xLine : Lounge + 5 850 €
- M Sport/M Sport X : xLine + 2 250 €

Équipements de série

- Lounge : 6 airbags, clim. auto. trizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, hayon élec., jantes 18", nav. écran 6,5", phares led, radars stat. AV/AR, rétros ext. élect. et dégivrants, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, services connectés.
- M40d : Lounge + jantes 20", nav. écran tactile 10,25", phares full led, sellerie tissu/cuir, sièges AV élec., services connectés avancés, station. auto.
- xLine : Lounge + jantes 19", nav. écran tactile 10,25", sellerie tissu/cuir, services connectés avancés.
- M Sport/M Sport X : + phares full led, station. auto

Options (€)

- Audio Harman Kardon 16 HP 600 W..... 1 100
- Clé intelligente..... 300
- Navigation Professional écran tactile 10,25", reconnaissance vocale, contrôle gestuel, guidage 3D, carte SIM, DVD, services connectés (Lounge)..... 900
- Pack Audio : hi-fi Harman Kardon, Apple CarPlay..... 1 000
- Pack Confort : accès sans clé, sièges AV élec. et chauffants
  - Lounge..... 2 100
  - xLine, M Sport et M Sport X..... 1 850
  - M40d..... 1 000
- Pack ConnectedDrive : alarme, nav. écran tactile 8,5", services connectés avancés..... 2 700
- Pack Innovation : phares full led, feux de route auto., Pack Safety, affichage tête haute
  - Lounge..... 2 250
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d..... 1 850
- Pack Safety : surveillance angles morts et trafic en marche AR, alerte franch. de ligne, freinage auto d'urgence avec détection piétons..... 900
- Pack Advanced Safety : Pack Safety + pilote semi-auto en embouteillage (régul. intelligent, aide active au maintien dans la voie), assistant d'évitement et d'intersection..... 2 350
- Peinture métallisée..... 1 040
- Régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillage..... 1 250
- Sellerie cuir
  - Lounge..... 2 100
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d..... 1 400
- Sièges AV électriques à mémoires conducteur..... 1 150
- Sièges AV chauffants..... 400
- Sièges AV ventilés
  - Lounge..... 2 000
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d..... 1 450
- Stationnement automatique avec vision 3D
  - Lounge..... 1 150
  - xLine, M Sport, M Sport X et M40d..... 450
- Suspension SelectDrive (amortissement piloté)..... 650
- Toit panoramique ouvrant..... 1 850

X5 — modèle non essayé



Nouvelle génération

Le X5 4e du nom fait son entrée fin 2018. Basé sur le châssis de la Série 7, il en reprend les technologies de pointe et soigne son dynamisme.

L x l x h (m) : 4,92 x 2,00 x 1,75

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge AJ 4X4	265	16	72 400
M50d M Performance	400	28	100 350
40i xDrive Lounge	340	23	74 300

- xLine : Lounge + 5 100 €
- M Sport : Lounge +6 650 €

Équipements de série

- Lounge : appel urgence, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux, jantes 18", nav. Pro, phares led, radars station. AV/AR, rétros rabattables, sellerie cuir, services connectés, siège cond. élec., station. auto.
- xLine : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 19", Pack Confort (accès/démarrage sans clé, sièges Advanced Confort), sellerie cuir supérieur.
- M Sport : Lounge + connectivité avancée, hotspot wi-fi, jantes 20", Pack aéro M, sellerie cuir supérieur, sièges AV Advanced, suspension/freins M Sport.
- M Performance : Lounge + diff. AR autobloquant, jantes 21", Pack aéro M, sellerie cuir supérieur, suspension/freins M Sport.

Options (€)

Non communiquées au moment du bouclage

X6 ★★★★☆

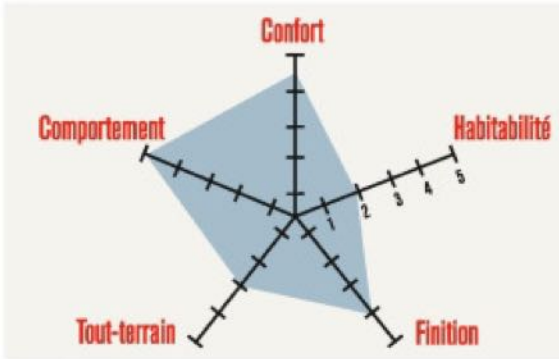


Le X6 reçoit des moteurs plus puissants que l'ancienne génération et qui gagnent en sobriété. C'est le M50d de 381 ch qui chapeaute la gamme.

L x l x h (m) : 4,91 x 1,99 x 1,70

✚ Comportement sportif, moteur de caractère

− Prix élitistes, longue liste d'options, habitabilité arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
30d xDrive Lounge Plus BVA8 AJ 4X4	258	16	74 300
40d xDrive Lounge Plus BVA8	313	20	79 500
M50d M Performance	381	27	104 300

- M Sport : Lounge Plus + 10 700 €
- Exclusive : Lounge Plus + 12 800 €

Équipements de série

- Lounge Plus : 6 airbags, ESP, appel d'urgence, alerte franch. ligne, freinage urgence ville, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, nav. Professional, rég./lim. vitesse, jantes 19", hayon mains libres, phares bixénon, rétros dég., rabat. et photosensibles, radars station. AV/AR, radio CD-mp3 6 HP, clim. auto. bizone, sellerie cuir, sièges AV électriques.
- 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), soutiens lombaires électriques.

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 500
- Pack Design Intérieur ..... de 800 à 2 500
- 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 Adaptative Drive : suspension adaptative confort + pack Dynamic Drive 5 150
- Pack Suspension Adaptative Confort 1 850
- Peinture métallisée 1 100
- Régulateur de vitesse actif ACC + Stop&Start 1 790
- Sièges AV à ventilation active 900
- Sièges chauffants AV/AR 400/450
- Système hi-fi 9 HP 500
- Système hi-fi 12 HP Harman Kardon 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 1 300

CITROËN

C3 Aircross ★★★★☆

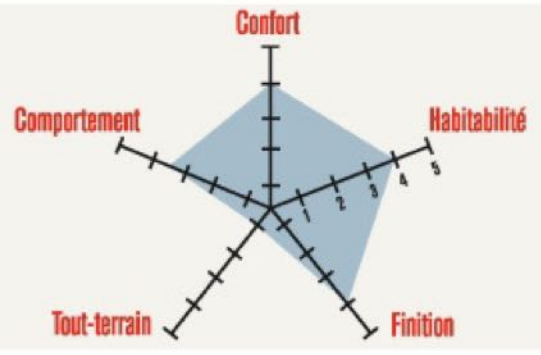


Le C3 Aircross est le premier vrai SUV Citroën. Pendant du Peugeot 2008, il se veut plus fun en style et plus confortable sur la route.

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Live	82	4	15 950
PureTech Feel	110	6	19 400
PureTech Shine AJ 4X4	130	7	22 700
BlueHDi Live	100	5	19 150
BlueHDi EAT6 Feel	120	6	23 450

- Feel : Live + 1 800 €
- Shine : Feel + 2 400 €

Équipements 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 clef (Shine) 350
- Appel d'urgence et d'assistance (Feel, non dispo Live) 300
- Boîte auto EAT6 (PureTech 100 ch) 1 500
- Jantes 16" (Feel) 300
- Navigation TomTom (Feel, non dispo 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 ★★★½☆

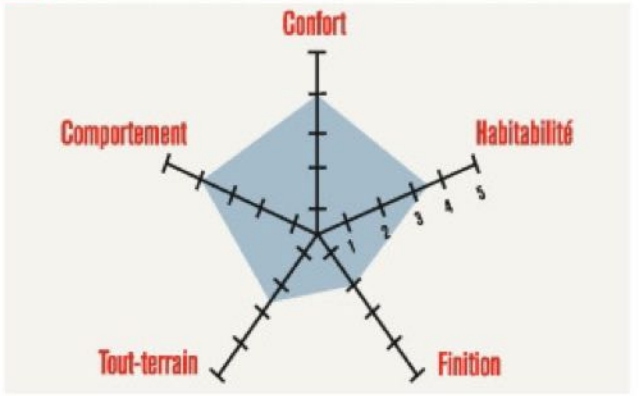


Le Duster II est commercialisé fin 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

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 BVM6 Essentiel	125	7	15 750
dCi 90 BVM6	90	5	14 200
dCi 110 BVM6 Essentiel	110	6	16 650

- Essentiel : Duster +1 860 € (Sce) et 1850 € (dCi)
- Confort : Essentiel + 1 100 €
- Prestige : Confort + 1 100 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, ESP, détect. 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
- Boîte auto EDC (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 ★★★½☆

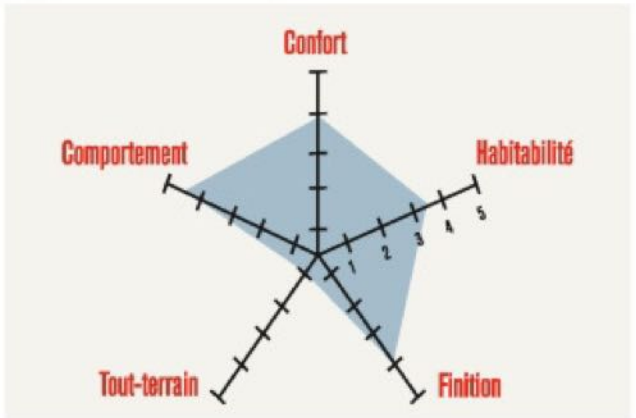


La DS4 Crossback est un SUV version *light*. Garde au sol à peine surélevée et antipatinage optimisé caractérisent cette bonne routière.

L x l x h (m) : 4,28 x 1,81 x 1,54

✚ Confort de suspensions, présentation, consommation en diesel

▬ Places arrière, aucune aptitude tout-chemin, visibilité arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
BlueHDi Be Chic AJ 4X4	120	6	28 550
BlueHDi Be Chic	180	9	32 950
PureTech Be Chic	130	7	27 200
THP Be Chic EAT6	165	9	30 150

- Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

Équipements 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, régulateur/limiteur de vitesse, 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 So Chic : système audio sur écran tactile 7", phares led (Be Chic) 1 890
- 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

DS 7 Crossback ★★★★☆



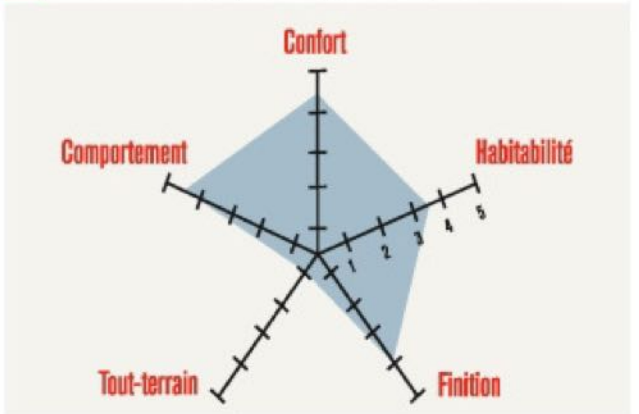
Nouveau modèle

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech 130 Chic*	130		30 200
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	10	38 800
PureTech 180 EAT8 Performance Line	180	10	39 800
PureTech 225 EAT8 So Chic	225	13	41 400
PureTech 225 EAT8 Performance Line	225	13	42 400
BlueHDi 130 Chic*	130	6	31 200
BlueHDi 180 EAT8 So Chic	180	10	41 150
BlueHDi 180 EAT8 Performance Line	180	10	42 400

** versions Drive Efficiency + 1 800 €*

- So Chic : Chic + 4 100 €
- Grand Chic : So Chic + 6 400 € (non dispo sur BlueHDi 130)
- Performance Line : Chic + 5 100 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 800 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franch. voie, alerte pression pneus, audio 8 HP, clim. auto, dém. sans clé, freinage d'urgence auto, jantes 17", multimédia écran 8", phares xénon à allumage auto, régul./lim. vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants.
- So Chic : + clim. auto bizone, détecteur de pluie, jantes 18", navigation écran 12", radar de recul, rétros ext. rabattables, suspension prédictive (BlueHDi 180).
- Grand Chic : + accès sans clé, aide active au maintien dans la voie, airbags latéraux AR, banquette élec., caméra de recul, hayon mains libres, jantes 19", montre BRM, phares led adaptatifs, radar de parking AV, sellerie cuir, siège conducteur élec., surveillance active angles morts, suspension prédictive.
- Performance Line : Chic + airbags latéraux AR, clim. auto bizone, détecteur de pluie, jantes 19", navigation écran 12", radar de recul, rétros ext. rabattables, sellerie Alcantara, suspension prédictive (BlueHDi 180).
- Performance Line+ : + accès sans clé, banquette élec., caméra de recul, hayon mains libres, montre BRM, phares led adaptatifs, radar de parking AV, rétros ext. rabattables, sièges AV élec.

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., rétros 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 DS Night Vision (sauf Chic)
  - So Chic, Performance Line 1 640
  - Performance Line+, Grand Chic 1 250
- 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+ 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) ... 740
- 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 ★★★☆☆

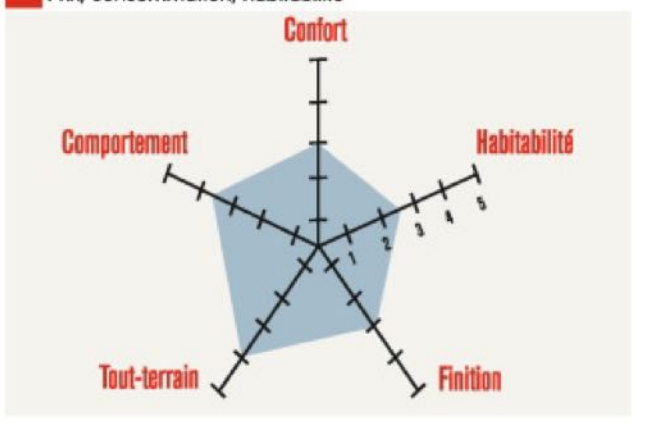


La Panda 4x4 est toujours un petit tout-terrain malin et passe-partout, agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2017.

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 City Cross 4x2	69	4	13 190
0.9 TwinAir Wild 4x4 AJ 4X4	85	5	15 590

- City Cross Plus : City Cross + 500 €
- 4x4 : Wild 4x4 + 1 000 €
- 4x4 Cross : 4x4 + 1 700 €

Équipements 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.
- 4x4 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 (rétros ext. électriques et caméra de recul)(Wild) 300

- Pack Winter (sièges AV chauffants, pare-brise dégivrant) 300
- Radar de recul (City, Wild) 200

500X ★★★½☆

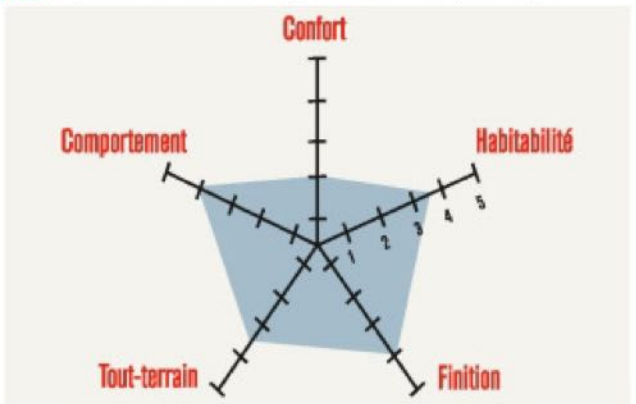


Réussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X pâtit malheureusement d'une suspension beaucoup trop ferme.

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 AJ 4X4	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 en côte, capteurs de pression des pneus, clim. manuelle, ESP, jantes 16", ordinateur de bord, radio USB/Aux, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. électriques et dégivrants.
- Popstar : + Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto bi-zone, jantes 17", rétros ext. rabattables électriquement, rétro int. photosensible, système U-connect écran tactile 5", volant cuir.
- Lounge : + accès et démarrage sans clef, 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 clef, boucliers spécifiques, système Traction+ (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) 1 200
  - Lounge, Club et Cross+ 1 000
- Pack Navi Plus : système U-Connect avec écran tactile 6,5" + navigation 3D (non dispo Pop)
  - Popstar 900
  - Lounge (+ prise USB supp) (série Club et Cross+) 650
- Pack Confort : accès et démarrage sans clé, réglage lombaire électrique conducteur, plancher de coffre amovible (Popstar, non dispo Pop). 550
- Pack Confort Plus : 3e appuie-tête AR + tapis de sol AV/AR + siège passager avant réglable en hauteur (non dispo Pop) 300
- Pack Électrique : sièges AV électriques + 3e appuie-tête AR + tapis de sol AV/AR (Lounge, Club et Cross+) 700
- Pack Hiver : volant, pare-brise et sièges AV chauffants (non dispo Pop) 500
- Peinture métallisée/tri-couche 600/1 300
- Sellerie cuir (non dispo Pop) 1 200
- Système hi-fi Beats (non dispo Pop) 650
- Roue de secours galette 150
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Pop, série Club) 1 100

FORD

EcoSport ★★★☆☆

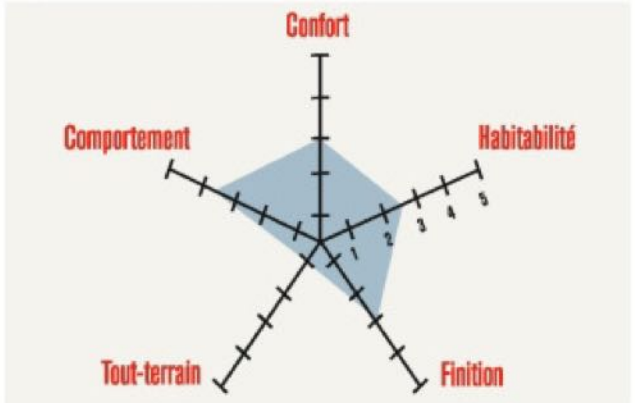


L'EcoSport s'offre un second restylage fin 2017. Il profite aussi d'une remise à jour de ses équipements et d'une ergonomie simplifiée.

L x l x h (m) : 4,24 x 1,76 x 1,65

✚ Comportement routier, équipements, gabarit urbain

▬ Consommation, prix assez élevés, porte de coffre



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Ecoboost Trend	100	5	18 900
1.0 Ecoboost Trend AJ 4X4	125	6	20 150
1.0 EcoBoost ST-Line	140	7	24 350
1.5 EcoBlue Trend	100	5	21 250
1.5 EcoBlue Titanium	125	6	24 550

- Titanium : Trend + 2 750 €
- ST-Line : Titanium + 1 300 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, alerte pression pneus, audio 6 HP avec écran 4,2", clim. manu., ESP, jantes 16", rétros élec. et dégivrants.
- Titanium : + audio 7 HP, clim. auto., démarrage sans clef, détecteurs de pluie et de luminosité, interfaces smartphone, navigation sur écran 8", radar de recul, régulateur, rétros ext. rabattables, sellerie cuir/tissu.
- ST-Line : + accès sans clef, jantes 17", suspension sport.

Options (€)

- 4 roues motrices (1.5 EcoBlue 125 ch) 2 000
- Alerte angles morts (sauf Trend) 400
- Accès et démarrage sans clef (Titanium sauf Trend) 200
- Boîte auto (1.0 EcoBoost 125 ch Titanium et ST-Line) 1 500
- Caméra de recul (sauf Trend) 300
- Navigation B&O (nav. Europe écran 8", audio B&O 9 HP) (sauf Trend) ... 400
- Pack Parking
  - Trend (radars de stationnement, rétros ext. rabattables) 450
  - autres (radars de stationnement, caméra de recul) 350
- Peinture métallisée/Premium 500/750
- Phares bi-xénon (sauf Trend) 800
- Sellerie cuir avec sièges chauffants (Titanium) 750
- Surveillance des angles morts (sauf Trend) 400
- Toit ouvrant (sauf Trend) 450

Kuga ★★★★☆

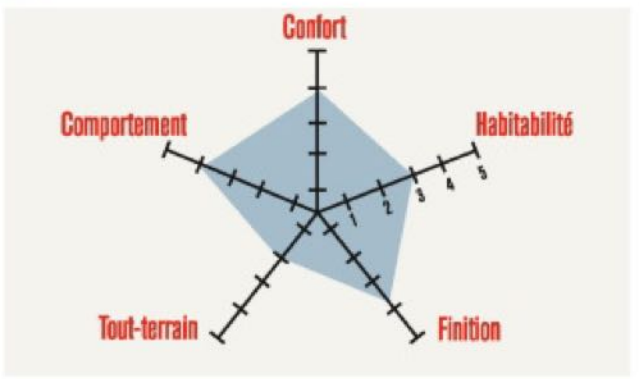


Restylée en 2016, la deuxième génération de Kuga propose toujours un comportement plaisant mais sa finition gagnerait à être plus soignée.

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TDCI Trend 4x2	120	8	27 000
2.0 TDCI Trend 4x2 AJ 4X4	150	8	29 250
2.0 TDCI Titanium 4x4	180	8	35 600
1.5 Ecoboost Trend 4x2	120	8	23 050
1.5 Ecoboost Trend 4x2	150	8	25 750

- Titanium : Trend + 3 650 €
- ST-Line : Titanium +1 900 €
- Vignale : ST Line +3 250 €

Équipements de série

- Trend : 6 airbags et genoux conducteur, ESP, alerte pression pneus, audio 6 HP écran 4,2", clim. manu., jantes acier 17", rég./lim.vitesse, rétros élec./dég.
- Titanium : Trend + accès et démarrage sans clé, clim. auto. bizone, dét. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes alliage 17", nav. sur écran 8", radar de recul, rétros 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 ..... 2 000
- Boîte auto Powershift (1.5 TDCI 120, 2.0 TDCI 150) 1 600
- Caméra de recul 250
- Freinage d'urgence auto en ville 350
- Pack mains-libres
  - accès et démarrage sans clé, hayon mains-libres (Trend et ST Line) ... 590
  - hayon mains-libres (Titanium) 390
- 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 bixénon
  - 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 ★★★½☆



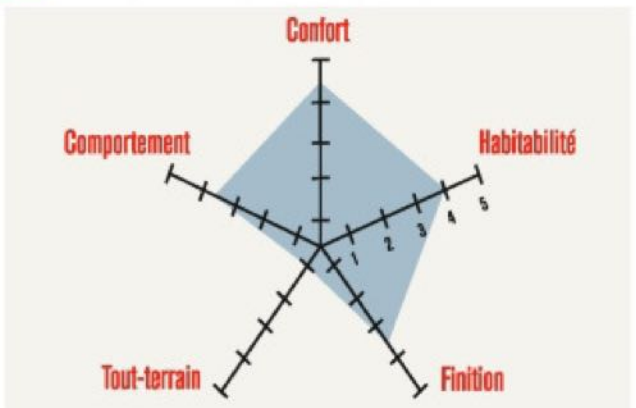
Bientôt restylé

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 bizone, détect. pluie/luminosité, ESP, freinage auto, hayon mains libres, 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

HONDA

JAPAUTO AUTOMOBILES HONDA
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 ★★★½☆



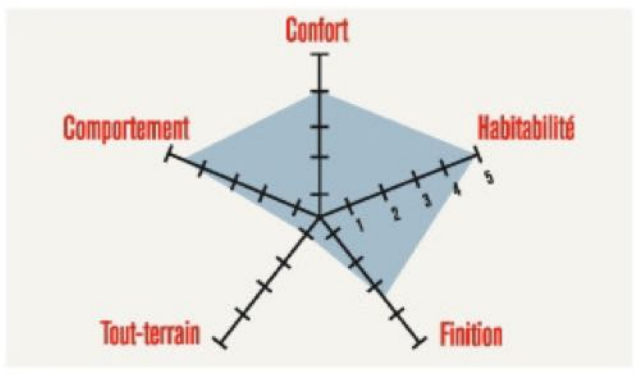
Bientôt restylé

Habitable, performant, sobre et bien équipé, ce SUV est une alternative séduisante dans la catégorie… sauf en qualité de finition.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,77 x 1,61

✚ Habitabilité, comportement, sobriété, performances

▬ Finition perfectible, confort de suspension ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 i-DTEC Elegance AJ 4X4	120	6	24 650
1.5 i-VTEC Elegance	130	7	22 280

- Executive : Elegance + 1 820 € (1.6 i-DTEC) et 1 870 € (1.5 i-VTEC)
- Elegance Navi : Elegance + 1 000 € (1.6 i-DTEC)
- Executive Navi : Executive + 800 € (1.6 i-DTEC et 1.5 i-VTEC)
- Exclusive Navi : Executive Navi + 1 700 €

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, contrôle pression pneus, freinage auto en ville, clim auto, détect. luminosité, jantes 16", radio CD 4 HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. élect., sièges AV chauffants.
- Executive : + aide station., détect. pluie, feux de route actifs, Honda connect, pack assistances, radio CD 6 HP, rétros ext. dégivrants.
- 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 Elégance et Elégance Navi)..... 1 660
- Son 3D Honda 360

CR-V ★★★★☆



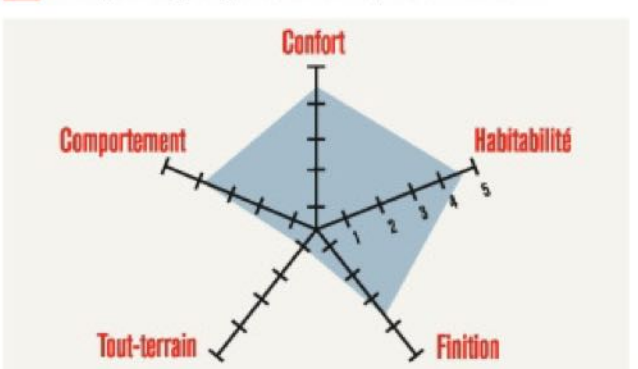
Nouvelle génération

La 5e génération de CR-V (fin 2018) n'est disponible qu'en essence. Elle propose un très bon confort et une habitabilité généreuse.

L x l x h (m) : 4,60 x 1,84 x 1,68

✚ Habitabilité, confort de roulement, ergonomie

▬ 3e rangée étriquée, pas de diesel, dynamisme absent



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 i-VTEC Comfort	173	10	29 790
1.5 i-VTEC Elégance	173	10	32 390
1.5 i-VTEC 4 WD Elégance AJ 4X4	173	10	34 700
1.5 i-VTEC 4 WD Executive	173	10	37 820
1.5 i-VTEC CVT 4 WD Executive	193	11	40 530
1.5 i-VTEC CVT 4 WD Exclusive	193	11	44 030

Équipements de série

- Comfort : 8 airbags, accès sans clé, aide active maintien dans voie, clim. auto., contrôle pression pneus, détect. lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, hi-fi 8 HP, jantes 17", rétros élec., sièges AV chauff., régul. adaptatif.
- Élégance : + caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie, jantes 18", nav. écran tactile 7", radars station. AV/AR
- Executive : + alerte angles morts/trafic marche AR, dém. sans clé, sellerie cuir.
- Exclusive : + hayon mains libres, jantes 19", sièges AR chauf., siège cond. élec., toit ouvrant pano.

Options (€)

- 7 places (Executive)..... 1 700
- Peinture métallisée 610

HYUNDAI

Kona ★★★½☆

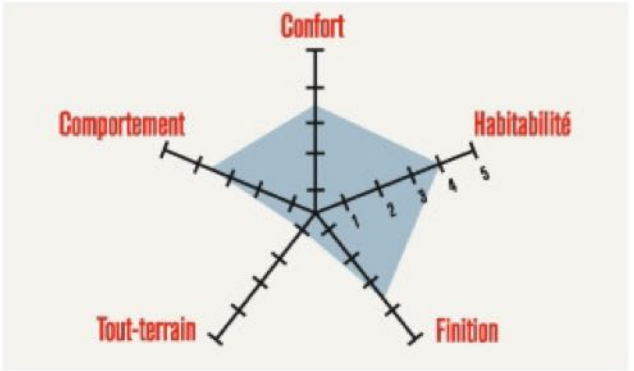


Débarqué fin 2017, le Kona est un concurrent des Captur et 2008. Il mise sur un style décalé et un équipement de série riche.

L x l x h (m) : 4,17 x 1,80 x 1,57

✚ Dotation de série, garantie, style sympa, version électrique

▬ Modularité basique, confort ferme, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDi Intuitive AJ 4X4	120	NC	21 400
1.6 T-GDi Executive AWD DCT-7	177	NC	30 000
1.6 CRDi Intuitive	115	NC	23 500
1.6 CRDi Creative DCT-7	136	NC	27 100
1.6 CRDi Executive BVA AWD	136	NC	31 200
Electric 39 kWh Creative	136	NC	38 400
Electric 64 kWh Creative	204	NC	42 400

- Creative : Intuitive + 2 100 €
- Executive : Creative + 2 500 € (non dispo CRDi 115 et Electric 39 kWh)

Équipements de série

- Intuitive : 6 airbags, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. auto, détec. pluie/lum., ESP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radio 4 HP, rég./lim. vitesse.
- Creative : + accès/démarrage sans clé, audio 5 HP, affichage tête haute, alerte de trafic AR, nav. Europe écran tactile 8", rétros élec. rabattables, surveillance angles morts (Electric : - aide active maintien dans la voie + audio Krell 5HP, freinage d'urgence en ville, peinture métallisée, rég. vitesse intelligent, sièges AV chauffant)
- Executive : + feux de route auto, freinage d'urgence en ville, jantes 18", phares bi-led, radar stat. AV, sellerie cuir, sièges AV élect. et chauffants (Electric : + aide active maintien dans la voie)

Options (€)

- Peinture métallisée
  - mono-ton 550
  - bi-ton (Executive) 950
- Sellerie cuir/tissu (Creative) 450

Tucson ★★★½☆



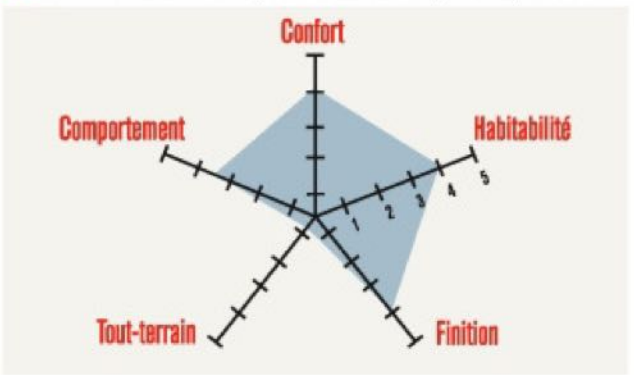
Modèle restylé

Restylé fin 2018, le Tucson séduit toujours par son bon compromis comportement/confort. Le 2.0 CRDi reçoit une micro-hybridation.

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, manque de dynamisme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 CRDi Intuitive	115	6	29 300
1.6 CRDi Creative AJ 4X4	136	7	32 800
1.6 CRDi DCT-7 Intuitive	136	7	32 100
1.6 CRDi 4WD Creative	136	7	34 800
1.6 CRDi 4WD DCT-7 Creative	136	7	36 200
2.0 CRDi 4WD 48V Executive	185	7	45 300
1.6 GDi Creative	132	8	28 900
1.6 T-GDI DCT-7 Executive	177	10	38 400

- Creative : Intuitive + 2 100 €
- Premium : Creative + 2 100 € (non dispo 1.6 CRDi 115 et 136 4WD, 1.6 GDi 132)
- Executive : Premium + 3 500 €

Équipements de série

- Intuitive : 6 airbags, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 4 HP, interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran tactile 7", radar recul, rég./lim. vitesse, rétros rabat.
- Creative : + accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, feux route auto, freinage d'urgence auto, nav. Europe écran tactile 8", radar station. AV, sièges AV chauf.
- Premium : + alerte trafic AR, caméras 360°, hi-fi Krell, jantes 18", phares bi-led, surveillance angles morts.
- Executive : + hayon mains libres, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AR chauf., sièges AV élec./ventilés, toit panoramique.

Options (€)

- Peinture métallisée 630
- Safety Pack (feux de route auto, aide active maintien dans voie, freinage d'urgence auto) (Intuitive) 700
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Intuitive) 990

Santa Fe ★★★☆☆

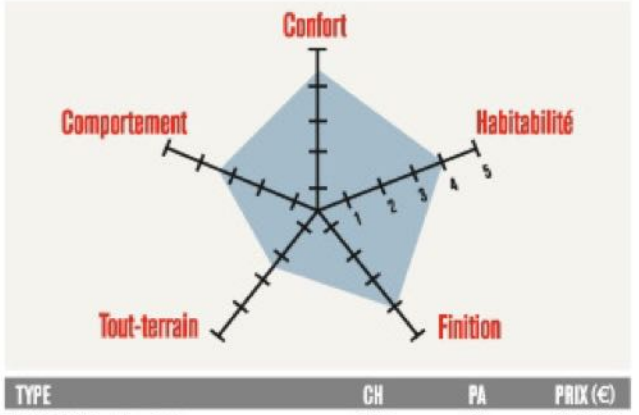


Cette génération offre un style plus incisif avec une nette montée en gamme. Elle dispose de 7 places de série.

L x l x h (m) : 4,69 x 1,88 x 1,68

✚ 7 places de série, rapport habitabilité/confort

▬ Prix prohibitif, consommation élevée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDi Creative 4x2	200	11	45 350
2.2 CRDi Creative BVA 4x4 AJ 4X4	200	12	46 950
2.2 CRDi Executive BVA 4x4	200	12	52 800

Équipements de série

- Initia : 6 airbags, airbag genoux conducteur, accès et démarrage sans clé, feux LED, allumage automatique des feux, Bluetooth, capteur de pluie, climatisation automatique bi-zone, contrôle de la pression des pneus, régulateur de vitesse, radio CD/MP3, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, aide au stationnement AV/AR, assistance au maintien de voie, caméra de recul, phares au xénon, siège conducteur électrique, sièges avant et arrière chauffants, sellerie cuir, système multimédia avec écran tactile 8" et navigation Europe, toit ouvrant panoramique, volant cuir.
- Executive : + 7 places, assistance active au stationnement, caméra 360°, feux xénon adaptatifs, freinage d'urgence automatique, hayon électrique mains libres, régulateur de vitesse intelligent, siège conducteur à mémoire, siège passager avant électrique, sièges avant ventilés, surveillance des angles morts, volant chauffant.

Options (€)

- Peinture métallisée 620

INFINITI

QX30 ★★★½☆

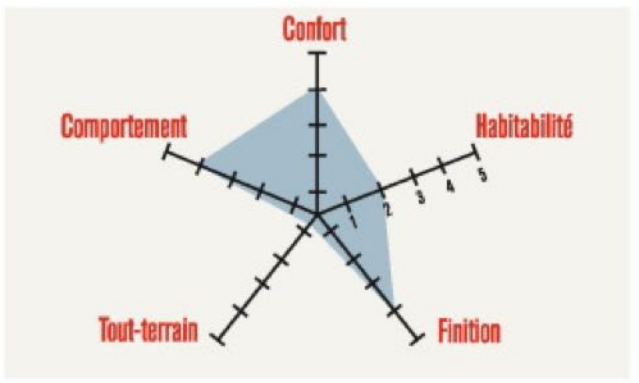


Dérivé de la berline Q30, le QX30 repose sur les dessous de la Mercedes GLA. Il est dynamique mais pas très habitable.

L x l x h (m) : 4,43 x 1,82 x 1,52

✚ Ambiance raffinée, caractère affirmé, diesel performant

▬ Habitabilité et volume de coffre limités, prix élevé



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.0t DCT Luxe Tech AWD	211	15	45 820
2.2d DCT Luxe AWD AJ 4X4	170	9	37 770
2.2d DCT Luxe Tech AWD	170	9	45 270

Équipements de série

- Luxe : 6 airbags + genoux conducteur, alerte collision et franch.de ligne, clim. manuelle, contrôle du bruit, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, jantes 18", nav. écran tactile 7", radar de recul, radio CD 6HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec., rabat. et dégivrants.
- Luxe Tech : + accès sans clef, audio 10 HP Bose, caméra recul avec radars AV/AR, clim. auto bizone, gestion auto feux, GPS, phares led directionnels, rég. vitesse intelligent, sellerie cuir, siège AV élec./chauffants, station. semi-auto, surveillance angles morts.

Options (€)

- Pack Essential (clim. auto bizone, caméra recul et radars AV/AR, sièges AV chauffants, détecteur de pluie) (Luxe) 1 500
- Pack Glass (toit panoramique, vitres AR surteintées) 900
- Pack Infiniti Intouch (navigation Infiniti, recon. panneaux) (Luxe) 1 700
- Pack Multimédia (Pack Infiniti Intouch, audio Bose 10 HP) (Luxe) 2 250
- Pack Sensory (accès et démarrage sans clé, phares led adaptatifs, station. semi-auto, caméra 360°, feux de route auto) (Luxe) 2 600
- Pack Teck (Pack Glass, sellerie cuir) (Luxe Tech) 900
- Peinture métallisée 950

QX70 ★★★☆☆

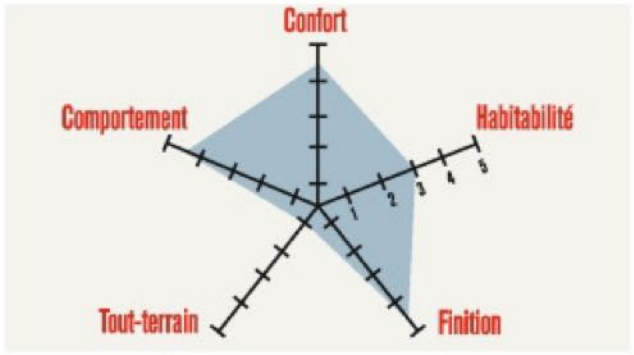


Bien équipé, dispensant un comportement très efficace, le QX70 n'est plus disponible qu'en essence. Il souffre de la comparaison en finition.

L x l x h (m) : 4,87 x 1,93 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 AJ 4X4	390	30	74 810

- S : GT + 3 010 €
- GT Premium : S + 2 710 €
- S Premium : GT Premium + 3 010 €

Équipements de série

- GT : 6 airbags, caméra de recul, accès/démarrage sans clef, audio 7 HP, clim. bizone, contrôle pression pneus, ESP, détecteurs pluie/luminosité, hayon élec., ordi. de bord, phares bixénon directionnels, rétros 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

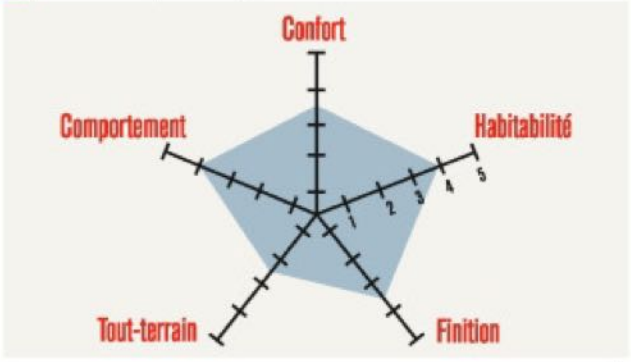
E-Pace ★★★½☆



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 AJ 4X4	150	9	35 900
D180 AWD	180	11	40 350
D240 S AWD BVA 9	240	15	53 400
P250 AWD BVA 9	250	13	43 200
P300 S AWD BVA 9	300	20	53 750

- S : Base + 4 750 € (D150 BVM, D180, P200), 4 800 € (D150 AWD, P250)
- SE : S + 3 600 € (non dispo sur D150 BVM)
- HSE : SE + 4 750 €

Équipements de série

- E-Pace : 6 airbags, aide au maintien dans la voie, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, multimédia écran tactile 10", phares led, jantes 17", radio 6 HP 125 W, radars de station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég.
- S : + audio Meridian 10 HP 380 W, jantes 18", GPS Pro avec services connectés, régulateur intelligent, rétros rabattables, sellerie cuir, sièges AV élect. 10 directions.
- SE : S + feux de route auto, hayon élect., jantes 19", Pack Aide au station., sièges AV élect. 14 directions.
- HSE : SE + accès et hayon mains libres, compteurs digitaux 12,3", Drive Pack, jantes 20", sellerie cuir perforée, sièges AV élect. 18 directions.

Options (€)

- 4 roues motrices (D150) 2 550
- Accès sans clef (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) 2 500
- Sellerie cuir perforée
  - E-Pace 5 919
  - S 3 527
  - SE 2 414
- Sièges AV chauffants et électriques 14 directions à mémoires
  - 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

I-Pace modèle non essayé



Nouveau modèle

Premier SUV Jaguar 100 % électrique, le I-Pace a débarqué mi-2018. Il promet dans un format familial une habitabilité record.

L x l x h (m) : 4,68 x 1,90 x 1,56

TYPE	KWH (CH)	PA	PRIX (€)
S	90 (400)	NC	78 390
SE	90 (400)	NC	86 350
HSE	90 (400)	NC	92 360

Équipements de série

- S : 6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide active maintien dans la voie, audio Meridian, caméra recul, clim. auto bizone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détec. pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence, jantes 18", nav. Pro, phares led, préchauffage stat., radars de stat. 360°, rég./lim. vitesse, rétros ext. chauff., sièges AV élec. (8 directions), stat. semi-auto, surveillance trafic en marche AR.
- SE : + hayon élec., jantes 20", rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV élec. (10 directions), surveillance active angles morts.
- HSE : + audio Meridian Surround, caméras pano., hayon mains libres, phares Matrix led, sièges AV chauff./ventilés, sièges AR chauff.

Options (€)

- Affichage tête haute 605
- Audio Meridian Surround (S et SE) 1 008
- Caméras panoramiques 404
- Climatisation 4 zones 908
- Drive Pack (rég. vitesse adaptatif, freinage d'urgence haut vitesse, surveillance active angles morts) (S) 1 510
- Drive Assist Pack (rég. vitesse adaptatif actif, freinage urgence haute vitesse, surveillance active angles morts, caméras pano. 360°)
  - S 2 320
  - SE 810
- Hayon électrique mains libres (S/SE) 630/126
- Modes de conduite (Adaptive Dynamics) 1 109
- Peinture métallisée 998
- Phares Matrix led (S/SE) 1 866/908
- Sellerie cuir (S/SE) 3 566/1 503
- Sièges AV élec. (10 directions) et chauff. (S/SE) 1 449/383
- Sièges AV élec. (14 directions), chauff., ventilés et sièges AR chauff.
  - S 4 068
  - SE 3 002
  - HSE 788
- Suspension pneumatique 1 593
- Toit panoramique 1 291

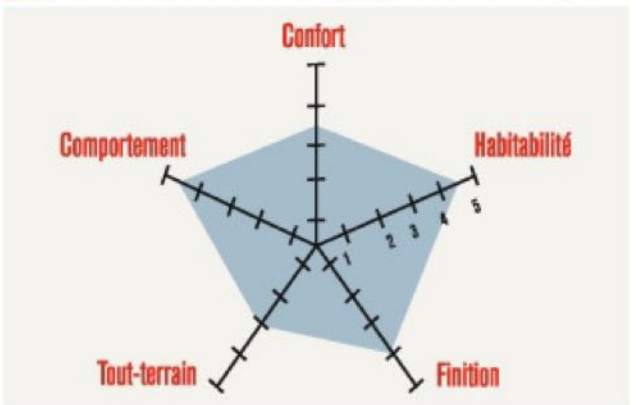
F-Pace ★★★★☆



Premier SUV de Jaguar, le F-Pace se caractérise par son équilibre et son confort ferme, pas par son agilité. Son habitacle est 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 4WD BVA8 Pure	250	16	54 150
35t 4WD BVA8 Pure	300	20	57 700
SVR	550	NC	102 950
20d 2WD Pure	163	10	45 900
20d 2WD BVA8 Pure	180	11	49 000
20d 4WD BVA8 Pure	180	11	51 650
25d 4WD BVA8 Pure AJ 4X4	240	15	55 850
30d 4WD BVA8 Pure	300	19	61 900
30d 4WD BVA8 S	300	19	80 600

- Prestige : Pure + 5 700 €
- R-Sport : Prestige + de 3 850 à 3 950 €
- Portfolio : Prestige +de 6 550 à 7 150 €

Équipements de série

- Pure : 6 airbags, alerte franchis. ligne, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, dém. sans clef, détec. lum., ESP, freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP 180 W (Méridian 380 W sur V6), jantes 18", modes de conduite, multimédia écran tactile 10", radar station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv.

- Prestige : + nav. Pro écran tactile 10", régul. adaptatif, rétros rabat., sellerie cuir, services connectés.
- R-Sport : Pure + nav. Pro écran tactile 10", jantes 19", phares xénon, régul. adaptatif, rétros rabat., sièges sport cuir.
- Portfolio : Prestige + accès sans clé, compteurs digitaux, hayon élec., hi-fi Méridian 11 HP 380 W, sellerie cuir supérieur, sièges AV élec. 10 voies.
- S : R-Sport + accès sans clé, hayon électrique, hi-fi Méridian 11 HP 380 W jantes 20", phares led adaptatifs, sièges AV élec. 10 voies, suspension adaptative.
- SVR : S + différentiel piloté, jantes 21", radars station. 360°, sièges AV sport chauf./vent., sièges AR chauf., sièges élec. 14 voies,

Options (€)

- Accès sans clef (Pure, Prestige, R-Sport) 1 052
- Caméras panoramiques avec vue d'intersection 857
- Climatisation auto 4 zones (sauf Pure) 1 629
- Compteurs digitaux (Pure, Prestige, R-Sport) 706
- Drive Assist Pack (surveillance active des angles morts, régulateur adaptatif, stationnement semi-auto, radars de stationnement 360°, alerte trafic en marche arrière) 3 298
- Hayon électrique avec fonction mains libres
  - Pure, Prestige, R-Sport 656
  - Portfolio, S 131
- Pack adaptive dynamics (suspensions pilotées) (sauf S et SVR) 1 530
- Pack affichage tête haute 1 608
- Pack aide au stationnement (radars de stationnement 360°, détection trafic en marche AR, stationnement semi-automatique) 575
- Pack confort (hayon électrique mains libres, accès sans clef)
  - Pure 1 753
  - Prestige, R-Sport 1 619
  - Portfolio, S 728
  - SVR 169
- Pack Touch Pro (compteurs digitaux)
  - + hi-fi Méridian 380 W, nav. Pro écran 10", régulateur adaptatif (Pure sauf V6 300 ch/Pure avec V6 300 ch) 2 120/1 560
  - + hi-fi Méridian 380 W (hors V6 300 ch/sur V6 300 ch) 1 240/807
- Pack mémorisation 1 (volant et sièges électriques 10 voies)
  - Pure 1 759
  - Prestige, R-Sport 1 354
  - Portfolio, S 699
- Pack sièges arrière (dossiers réglable électriquement, sièges avant et arrière chauffants, clim. auto 4 zones) (non dispo Pure et SVR) 2 321
- Peinture métallisée/premium 948/1 889
- Phares LED adaptatifs
  - Pure 1 412
  - Prestige, R-Sport, Portfolio 655
- Sièges AV chauffants et ventilés, AR chauffants (sauf Pure) 1 156
- Sièges chauffants AV/AV et AR 401/797
- Sièges électriques 10 voies à mémoires
  - Pure, R-Sport, Prestige 887
  - Portfolio, S 403
- Sièges sport 18 voies (R-Sport/S) 1 029/545
- Système audio Méridian 11 HP 380 W (Pure, Prestige, R-Sport) 651
- Système audio Méridian 17 HP 825 W
  - Pure, Prestige, R-Sport 2 017
  - Portfolio, S, SVR 1 366
- Toit panoramique (fixe/ouvrant) 1 260/1 577

JEEP

Renegade ★★★½☆



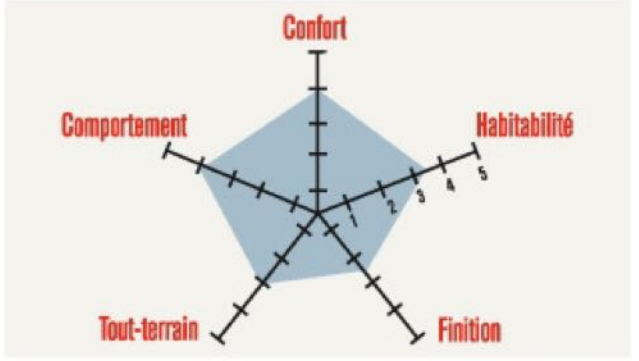
Bientôt restylé

Le Renegade est la première Jeep à ne pas être fabirquée aux Etats-Unis mais en Italie. La technologie, sauf la transmission, provient de chez Fiat.

L x l x h (m) : 4,24 x 1,81 x 1,69

+ 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	19 550
1.4 MultiAir Longitude 4x2	140	8	23 500
1.6 Multijet Sport 4x2	120	6	22 250
2.0 Multijet Sport 4x4 AJ 4X4	120	7	24 150
2.0 Multijet Limited 4x4	140	8	31 050
2.0 Multijet Trailhawk 4x4 BVA9	170	8	34 300

- 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 bizone, interfaces smartphone, jantes 17", navigation écran 8,4", rétros rabattables élec.
- Trailhawk : Longitude + accès/démarrage sans clé, clim. auto bizone, 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 bizone (Longitude) 400
- Pack City + : station. semi-auto, caméra de recul, alerte angles morts (Limited et Trailhawk) 1 100
- Pack Hiver : sièges AV, volant et essuie-glaces chauffants (Longitude et Trailhawk) 700
- Pack Visibilité : phares bixénon, rétro. int. électrochromatique, allumage auto feux/essuie-glaces, 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 et 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 ★★★☆☆

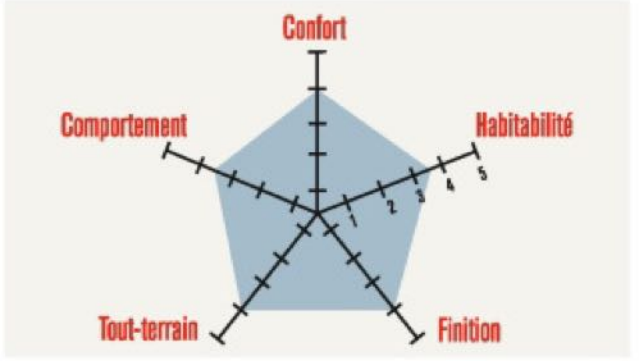


Le Compass 2017 repose sur la plateforme du Renegade. Il met en avant un bon confort mais peu de dynamisme. Présentation intérieure banale.

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	140	8	25 500
1.6 Multijet Sport 4x2	120	8	27 800
2.0 Multijet Longitude 4x4 AJ 4X4	140	8	33 750
2.0 Multijet Limited BVA9 4x4	170	9	41 700
2.0 Multijet Trailhawk BVA9 4x4	170	9	42 600

- Longitude : Sport + 2 750 €
- Limited : Longitude + 3 650 €

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 clef, radar de recul, rétros ext. dégivrants et rabattables, rétro int. photosensible.
- Limited : + audio Beats 9 HP, clim auto bizone, 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, sièges AV chauffants et ventilés, essuie-glaces et volant chauffants) (Limited, Trailhawk) 1 450
- Pack City (surveillance des angles morts et du trafic en marche AR, aide au stationnement AV, stationnement semi-auto, caméra de recul) (Limited, Trailhawk) 1 450
- Pack Visibilité (gestion auto des feux de route, phares bixénon)
  - Limited jantes 18" 1 350
  - Limited jantes 19" 1 950
  - Trailhawk 800
- Toit ouvrant panoramique (Limited, Trailhawk) 1 400

Cherokee ★★★☆☆



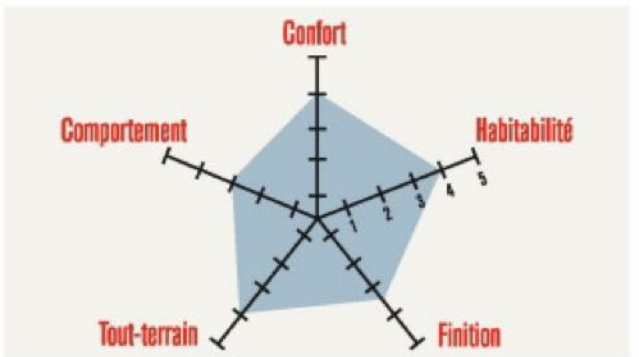
Bientôt restylé

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) : 4,62x 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 AJ 4X4	140	8	36 950
2.2 Mjt Overland 4x4 BVA9	200	11	51 400

Équipements de série

▪ Longitude : 6 airbags, airbag genoux conducteur, ESP, clim auto bi-zone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., hayon électrique, hi-fi 9 HP 506 W, jantes 17", nav. 3D écran tactile 8,4", radar recul, rég. vitesse, rétros élec./dégiv.
▪ Overland : + accès/dém. sans clef, aide active maintien dans voie, alerte trafic AR, caméra recul, contrôle angles morts, feux route auto, freinage urgence auto, jantes 18", phares bi-xénon, radars station. AV/AR, rég. adaptatif, rétros rabat., sellerie cuir, sièges AV chauf./ventilés, siège cond. élec. (8 voies), station. semi-auto, toit ouvrant pano.

Options (€)

▪ Pack City (rétros rabattables, radar de parking AV/AR) (Longitude) 450
▪ Peinture métallisée 1 000

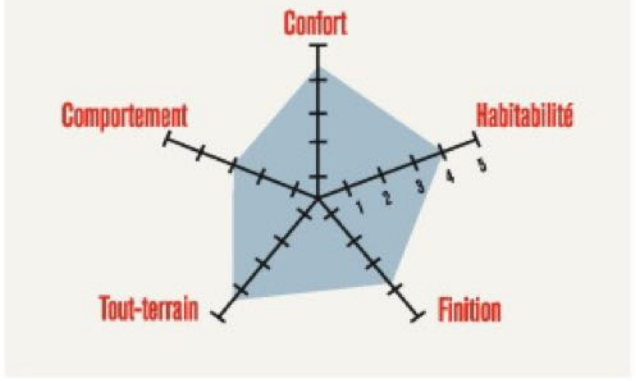
Grand Cherokee

★★★½☆



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 AJ 4X4	250	16	58 400
5.7 V8 Hemi Overland	352	27	70 400
6.4 V8 SRT	468	38	86 400
6.2 V8 Trackhawk	707	NC	120 000

▪ 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 bixénon, 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.
▪ SRT : + freins Brembo, Launch Control, sièges baquets, suspension adaptative.
▪ Trackhawk : + freins Brembo haute performance, suspension adaptative Bilstein, sellerie cuir spécifique.

Options (€)

▪ Jantes 20" (SRT, Trackhawk) 1 000
▪ Pack Freedom : toit ouvrant panoramique, vitres teintées (Limited) 2 400
▪ Pack Signature (sellerie cuir matelassé, jantes 20") (Summit) 6 000
▪ Peinture métallisée 1 250
▪ Sellerie cuir spécifique étendue (SRT) 7 000
▪ Toit ouvrant panoramique (Limited et Trailhawk) 2 000

KIA

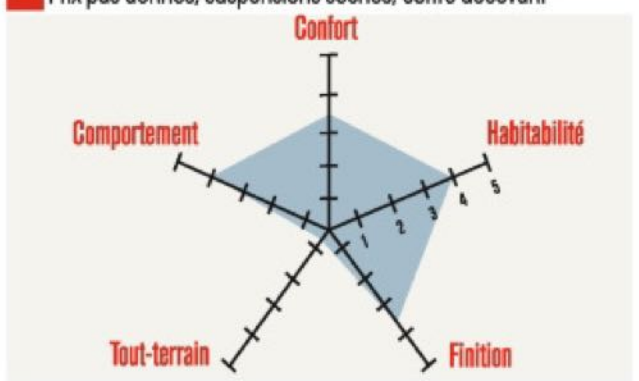
Stonic

★★★½☆



Arrivé fin 2017, le Stonic reprend les éléments de la citadine Rio. Style et comportment pétillants, équipement riche mais confort perfectible.
L x l x h (m) : 4,14 x 1,76 x 1,51

✚ Equipement complet, comportement dynamique, ergonomie
▬ Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre décevant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI BVM5 Motion	100	5	17 790
1.0 T-GDI Active AJ 4X4	120	6	20 290
1.6 CRDi Active	115	6	22 490

▪ 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. élec. 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 au franchissement de ligne, gestion auto des feux de route, ordi de bord) .. 600
▪ Toit ouvrant (Premium) 500

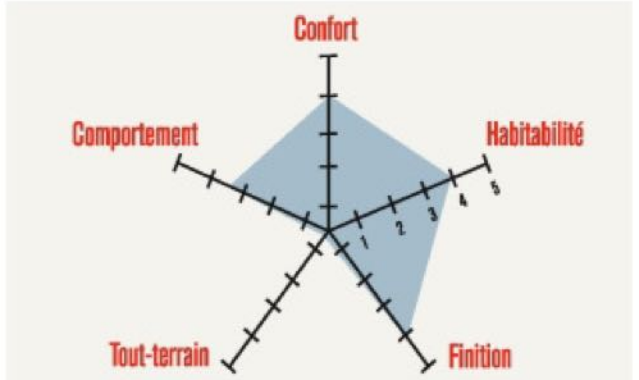
Niro

★★★☆☆



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 hybride Motion AJ 4X4	141	5	27 450
1.6 GDi hybride rechargeable Active	141	5	36 550

▪ Active : Motion + 2 000 €
▪ Design : Active + 2 000 €
▪ Premium : Design + 2 000 €

Équipements de série

▪ Motion : 7 airbags, aide active au maintien dans la voie, détecteur de luminosité, ESP, clim. auto. bi-zone, jantes 16", régulateur/limiteur de vitesse, radio/MP3 6 HP avec écran tactile 5", rétros ext. électriques et dégivrants.
▪ Active : + caméra de recul, détecteur de pluie, nav. écran 7" avec services connectés TomTom, rétros ext. rabattables, rétro. int. photo., sellerie cuir-tissu.
▪ Design : + accès et démarrage sans clé, jantes 18", phares AV full led, siège conducteur élec., radar de stationnement AV.
▪ Premium : + alerte angles morts et trafic AR, freinage d'urgence autonome, interfaces smartphone, nav. écran tacile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants, système audio JBL 8 HP 320 W.

Options (€)

▪ Pack Confort : accès et démarrage sans clef, siège conducteur électrique, recharge téléphone par induction (Active) 800
▪ Pack Cool : toit ouvrant et sièges AV ventilés (Premium) 800
▪ Peinture métallisée/nacrée 630/730
▪ Systèmes d'aide à la conduite : freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse adaptatif (série sur Premium et hybride rechargeable) 500
▪ Toit ouvrant (Active, Design) 500

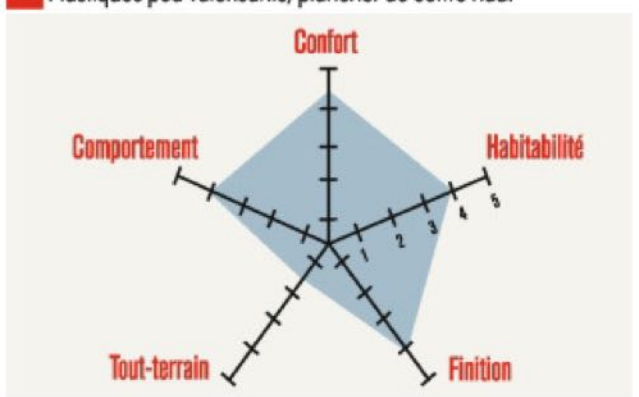
Sportage

★★★★☆



Le Sportage seconde génération progresse sur tous les plans. Agréable à conduire et confortable, il offre une belle habitabilité.
L x l x h (m) : 4,48 x 1,86 x 1,65

✚ Habitabilité généreuse, équipement de série, insonorisation
▬ Plastiques peu valorisants, plancher de coffre haut



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6 GDi ISG Motion 4x2	132	7	23 090
1.7 CRDi Motion 4x2	115	6	25 090
2.0 CRDi GT Line 4x2 AJ 4X4	136	7	32 990
1.7 CRDi Active DCT7 4x2	141	7	30 990

- 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-glaces, caméra de recul, clim. auto bizone, feux auto, GPS écran 7", jantes 17", rétro. int. photo., rétros ext. rabattables et dégivrants.
- GT Line : + accès et démarrage sans clef, 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 4x4) 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

LAND ROVER

Discovery Sport ★★★★☆

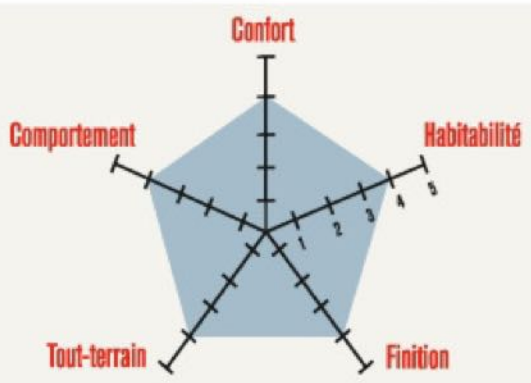


Le Discovery Sport offre habitabilité, confort, agrément de conduite et d'excellentes prestations en tout-terrain… au prix fort.

L x l x h (m) : 4,60 x 1,90 x 1,72

✚ Style plaisant, habitabilité, dotation généreuse, 7 places

▬ Tarif élevé, masse importante, pas de coffre en 7 places



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
eD4 Pure 4x2 AJ 4X4	150	9	35 800
TD4 Pure 4x4	150	9	38 600
TD4 Pure 4x4	180	11	40 800
SD4 SE BVA9 4x4	240	16	52 300
Si4 Pure BVA9 4x4	240	16	43 200
Si4 SE BVA9 4x4	290	20	53 900

- SE : Pure + 3 800 €
- HSE : SE + 5 500 €, 5 600 € sur SD4 240 et 4 400 € sur Si4 290
- HSE Luxury : HSE + 6 200 € et 6 100 € sur SD4 et Si4 290

Équipements de série

- Pure : 6 airbags + genoux conducteur et piéton, alerte franchissement de ligne, audio 80 W 6 HP, ESP, clim. manu., contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto., jantes 17", écran tactile 8", radars station. AV/AR, rég. vitesse, rétros élec./dégivrants.
- SE : S + audio 190 W 10 HP, détect. pluie/lum., clim. auto. bizone, jantes 18", navigation, rétros rabat.
- HSE : SE + audio Meridian 380 W 11 HP, phares xénon, feux de route auto, caméra de recul, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV élec 10 directions.
- HSE Luxury : HSE + accès sans clef, aide maintien dans voie, hayon mains libres, sièges AV élec 12 directions station. semi-auto, surveillance angles morts.

Options (€)

- Accès sans clé (SE, HSE) 683
- Active Driveline (déconnexion auto essieu AR) (sauf Pure) 1 050
- Adaptive Dynamics : suspensions pilotées (sauf eD4 et TD4 150) 1 155
- Assistance au maintien de trajectoire 395
- Boîte de vitesses automatique 9 rapports (TD4 150 et 180) 2 470
- Caméras panoramiques avec assistance de remorquage
  - Pure, SE 1 260
  - HSE, HSE Luxury) 819
- Hayon électrique mains libres (SE, HSE) 526
- Pack 3e rangée
  - Pure 2 414
  - SE, HSE 1 994
  - HSE Luxury 1 784
- Pack Affichage Tête Haute (aff. tête haute, pare-brise athermique) 1 365
- Pack Confort : hayon élect. mains libres, accès sans clé (SE, HSE) 1 260
- Pack Intelligent Dynamics : déconnexion essieu AR, Torque Vectoring, Adaptive Dynamics, contrôle de progression tout terrain 1 837
- Pack Multimédia (audio Meridian 825 W, navigation) (sauf Pure)
  - SE 2 983
  - HSE, HSE Luxury 2 778
- Pack Technologie : caméra 360°, station. semi-auto, contrôle angles morts
  - Pure 3 254
  - SE 2 939
  - HSE 2 518
- Pack Vision Plus
  - phares xénon, antibrouillards (Pure, SE) 1 2018
  - phares xénon adaptatifs, caméras 360°, antibrouillards (SE, HSE) ... 1 050
- Peinture métallisée/premium 840/1 679
- Phares xénon
  - Pure 1 234
  - adaptatifs (SE/HSE et HSE Luxury) 1 707/473
- Régulateur de vitesse intelligent (Pure/autres) 1 575/1 292
- Sellerie cuir partiel/perforé (SE) 945/1 889
- Sièges AV élec. 12 directions à mémoires (SE/HSE) 1 740/989
- Sièges AV chauffants et ventilés (sauf Pure) 1 155
- Stationnement semi-automatique 788
- Système de contrôle des angles morts et trafic marche AR 578
- Toit panoramique 1 260

Discovery V ★★★½☆

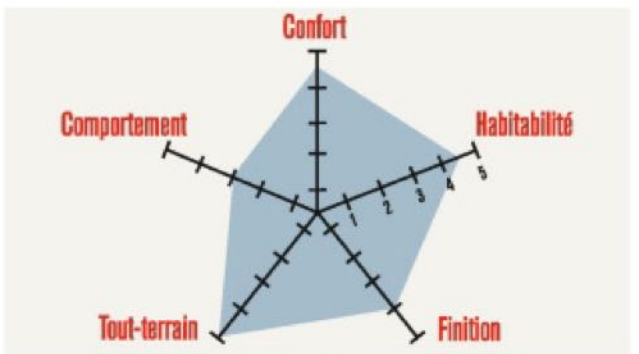


Le Discovery V est un des SUV les plus polyvalents du marché. Il sait tout faire, peut accueillir 7 personnes mais il est cher et encombrant.

L x l x h (m) : 4,97 x 2,00 x 1,85

✚ Confort, habitacle pratique, équipement de pointe, 7 places

▬ Comportement, consommation urbaine, encombrement, prix



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Sd4 S BVA8 AJ 4X4	240	16	58 600
Sd6 SE BVA8	306	21	68 000
Si4 S BVA8	300	21	57 400

- SE : S + 4 000 €
- HSE : SE + 9 400 €
- HSE Luxury : HSE + 7 900 €

Équipements de série

- S : 6 airbags (8 en 7 places), appel d'urgence auto., alerte active franchis. ligne, audio 125 W, caméra recul, clim. man. bizone, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, jantes 19", multimédia écran 10", radars station. AV/AR, régul. vitesse, rétros élec./dégiv, susp. pneumatique (Sd6).
- SE : + audio 250 W, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., feux route auto, navigation, phares led, radar station. 360°, rétros rabat., stationnement semi-auto.
- HSE : + accès/dém. sans clef, audio Meridian 380 W, compteurs digitaux, contrôle actif angles morts et alerte trafic en marche AR, hayon élec., jantes 20", régul. vitesse adaptatif fonction embouteillages, sellerie cuir, sièges AV élec. (12 directions).
- HSE Luxury : + audio Meridian 825 W, clim. auto 3 zones, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV élec. (16 directions), toit ouvrant panoramique.

Sorento ★★★☆☆



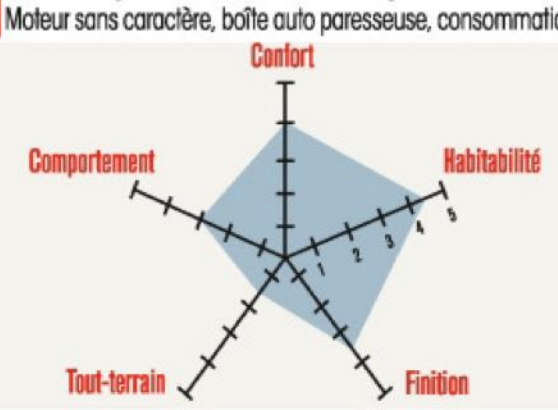
Modèle restylé

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
2.2 CRDi GT Line 7 places BVA8 AJ 4X4	200	12	48 200
2.2 CRDi GT Line 7 places BVA8 4x4	200	12	50 200
2.2 CRDi GT Line Ultimate 7 pl. BVA8 4x4	200	12	54 350

Équipements de série

- GT Line : 6 airbags, accès/dém. sans clé, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie, ESP, interfaces smartphone, jantes 19", nav. Europe écran 8", radars station. AV/AR, siège AV élec. 8 directions, sièges AV/AR chauffants, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, hayon mains libres, toit ouvrant pano.
- GT Line Ultimate : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Harman/Kardon 10 HP, caméras 360°, feux route auto, freinage d'urgence auto, phares full led adaptatifs, rég. adaptatif, sièges AV ventilés, siège cond. élec. 10 directions, station. semi-auto.

Options (€)

- Peinture métallisée/blanc nacré 650/750

Options (€)

- 7 places 1 663
- Accès et démarrage sans clef (SE, non dispo S) 898
- Affichage tête haute (non dispo S) 1 367
- Caméra 360° 605
- Clef loisirs (non dispo S) 419
- Climatisation automatique
  - 2 zones (S) 92
  - 3 zones (SE/HSE) 947
  - 4 zones (HSE Luxury) 470
- Compteurs digitaux (S, SE) 725
- Hayon électrique
  - S 521
  - SE (mains libres) 653
  - HSE, HSE Luxury (mains libres) 133
- Pack climat 3 : sièges AV et 2e rangée chauffants et ventilés + sièges AV élec. 16 directions + pare-brise et volant chauffants
  - HSE SD4 ..... 5 712
  - HSE autres moteurs 3 428
  - HSE Luxury (+ sièges AV massants, clim 4 zones) 3 428
- Pack Driver Assist : régulateur adaptatif avec fonction embouteillage + aide active au maintien dans la voie + station. semi-auto + surveillance actives angles morts et trafic en marche AR + caméras 360°
  - S 4 306
  - SE 3 227
  - HSE, HSE Luxury 1 008
- Pack technologie :
  - S (hayon électrique, audio 250 W, navigation) 1 530
  - HSE (phares led adaptatifs + aff. tête haute + hayon mains libres) . 1 908
- Peinture métallisée/premium 1 051/2 102
- Phares led adaptatifs (sauf S) 480
- Sièges électriques
  - en cuir, réglables dans 12 directions (SE) 2 918
  - en cuir Windsor, réglables dans 16 directions (HSE) 2 285
- Suspension pneumatique (Si4 et Sd4 S) 1 653
- Système audio
  - Land Rover 250 W (S) 521
  - Meridian 380 W (S/SE) 1 255/735
  - Meridian 825 W (HSE) 1 469
- Toit panoramique fixe/ouvrant 1 571/2 000

Range Rover Evoque ★★★★☆

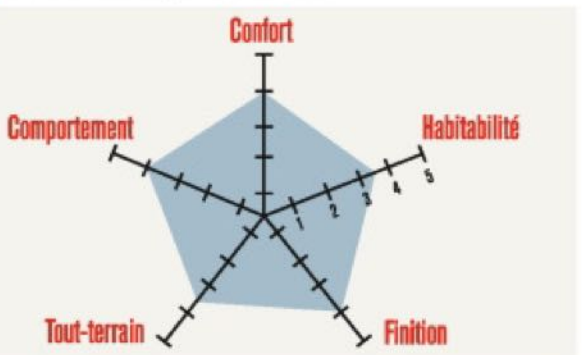


Avec l'Evoque, Land Rover propose un 4x4 branché. Il mise sur son style et sur son agrément mais pas sur son habitabilité.

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, rétrovision



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
eD4 Pure 4x2	150	8	37 030
TD4 Pure 4x4 AJ 4X4	150	8	38 930
TD4 Pure 4x4	180	10	41 830
Si4 Pure BVA9 4x4	240	15	44 430

- S : Pure + 3 900 €
- SE Dynamic : SE + 4 600 € (non dispo TD4 150 BVA)
- HSE : SE Dynamic + 3 850 € (non dispo eD4 150 et SE + 8450 sur TD4 150 BVA)
- HSE Dynamic : HSE +2 600 € (non dispo TD4 150 BVA
- Autobiography : HSE Dynamic + 6 230 € (TD4 180), 6 000 € (Si4 240)

Équipements de série

- Pure : 6 airbags, alerte franchis. ligne, audio 8 HP, ESP, freinage d'urgence auto, contrôle pression pneus, clim. auto. bizone, écran tactile 8", jantes 17", radar recul, rétros dégiv., régul. vitesse.
- SE : + détect. pluie/lum., jantes 18", sellerie cuir, sièges AV élec. (8 directions), radar de station. AV.
- SE Dynamic : + phares xénon, feux route auto, nav., sièges AV élec. (12 direct.).
- HSE : + caméra recul, jantes 19", audio Meridian 11 HP 380 W, nav. premium, écran tactile 10", rétros rabat.
- HSE Dynamic : + seuils portes chromés, volant cuir, échappements intégrés.
- Autobiography : HSE + accès sans clef, audio Meridian 17 HP 825 W, caméras 360°, jantes 20", phares led adaptatifs, sièges AV élec. (14 direct.).

Options (€)

- Accès sans clé (sauf Pure) 683
- Affichage tête haute (sauf Pure) 1 365
- Alerte franchissement de ligne et correction de trajectoire (sauf Pure) 264
- Assistance au stationnement parallèle et perpendiculaire 1 208
- BVA 9 (TD4 150 et 180) 2 470
- Cabriolet (TD4 180 BVA SE Dynamic et HSE Dynamic) 4 530
- Caméra 360° (sauf Pure)
  - SE, SE Dynamic 1 260
  - HSE, HSE Dynamic 819
- Hayon électrique mains libres (sauf Pure) 526
- Pack Aides à la conduite (station. semi-auto, caméras 360°, aide au maintien dans la voie)
  - SE, SE Dynamic 2 751
  - HSE/HSE Dynamic (+ radars 360°, surveillance angles morts) 2 887
  - Autobiography (+ radars 360°, surveillance angles morts) 2 047
- Pack Assistance (radar station. AV, station. semi-auto, caméra recul)
  - S 1 784
  - SE (+ aide au maintien dans la voie) 1 627
- Pack Confort : accès sans clef, hayon mains libres, affichage tête haute (sauf SE)
  - autres finitions 2 414
  - Autobiography 1 732
- Pack Hiver : pare-brise, lave-glace et volant chauffants 537
- Pack Divertissement AV : écran double vision, lecteur CD/DVD, navigation Pro écran 10,2", système audio Meridian 825 W (sauf Pure)
  - SE 4 684
  - SE Dynamic 3 971
  - HSE, HSE Dynamic 2 275
  - Autobiography 1 027
- Pack Luxe (toit panoramique, stationnement semi-auto, détecteur d'angles morts, accès sans clef, hayon mains libres, audio Meridian 825 W, écran double vision, alerte franchissement de ligne, caméras 360°)
  - HSE, HSE Dynamic 6 829
  - Autobiography 4 303
- Pack Sièges Luxe (sièges AV chauffants et ventilés, sièges AR chauffants)
  - HSE 2 414
  - HSE Dynamic (+ cuir étendu) 3 778
- Pack Technologie : accès sans clef, hayon mains libres, audio Meridian 380 W, navigation Pro écran tactile 10,2" caméras 360°
  - SE/SE Dynamic 4 302/3 621
  - HSE, HSE Dynamic (+ phares led adaptatifs) 2 834
- Pack Visibilité : accès sans clef, hayon électrique mains libres, phares Xénon, système anti-éblouissement, caméra de recul (SE) 2 677
- Phares LED adaptatifs (HSE et HSE Dynamic) 1 312
- Peinture métallisée/Premium 840/1 679
- Régulateur de vitesse adaptatif (HSE Dynamic, Autobiography) 1 145
- Sièges AV/AV et AR chauffants 400/799
- Sièges AV électriques
  - SE/ SE Dynamic (12 directions) 1 166/788
  - HSE/ HSE Dynamic (14 directions) 505
- Système audio Meridian (sauf Pure)
  - SE, SE Dynamic (11 HP 380 W) 1 050
  - SE, SE Dynamic (17 HP 825 W) 2 518
  - HSE, HSE Dynamic (17 HP 825 W) 1 470
- Système de navigation Pro écran 10,2", disque dur 10 Go
  - SE 1 575
  - SE Dynamic 736
- Système de contrôle d'angles morts (sauf Pure) 683
- Toit panoramique 1 260

Range Rover Velar ★★★★☆

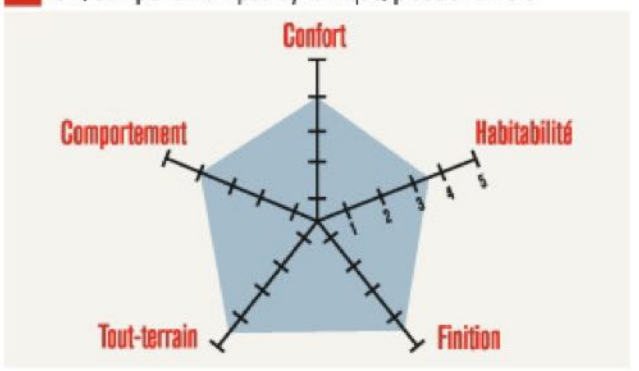


Le Velar se positionne en parallèle du Sport en s'inspirant du style de l'Evoque. Prestations routières et équipement technologique au top.

L x l x h (m) : 4,81 x 1,93 x 1,67

✚ Style, présentation habitacle, équipements, capacités 4x4

▬ Tarif, comportement peu dynamique, place à l'arrière



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
P250	250	16	56 600
P300	300	20	63 600
D180	180	10	56 600
D240 AJ 4X4	240	15	60 800
D275	275	NC	63 335
D300	300	20	65 100

- S : base + 6 200 €
- SE : S + 3 900 €
- HSE : SE + 7 800 €

Sur toutes les finitions, R-Dynamic : Standard + 3 400 € (3 500 € sur P300)

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. ligne, audio 8 HP 250 W, caméra recul, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares led, radar station. AV/AR, régul./lim. vitesse, rétros élec./dégiv., Torque Vectoring.
- R-Dynamic : + pack Design ext. R-Dynamic, pédalier sport.
- S : Base + audio Meridian 380 W, hayon mains libres, jantes 19", navigation Pro, rétros rabat., sellerie cuir, sièges AV élec. (10 directions), wi-fi.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- SE : S + alerte trafic marche AR, audio Meridian 17 HP 825 W, compteurs digitaux, jantes 20", phares Matrix led, radars station. 360°, station. semi-auto.
- R-Dynamic S : + pack Design ext. R-Dynamic, sellerie cuir/Suédine.
- HSE : + aide active maintien dans voie, jantes 21", régul. vitesse intelligent fonction embouteillages, sièges AV chauffants, ventilés et massants, sièges AV élec. (20 directions).
- R-Dynamic HSE : + pack Design ext. R-Dynamic.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 363
- Caméras 360° 822
- Clé loisirs 416
- Climatisation 4 zones 947

- Hayon électrique mains libres (base).....656
- Pack Climat : clim. auto 4 zones, boîte à gants climatisée 1 034
- Pack Drive (régul. intelligent fonction embouteillages, surveillance active angles morts, freinage urgence à haute vitesse).....1 512
- Pack Driver Assist (régul. intelligent fonction embouteillages, freinage urgence à haute vitesse, alerte trafic marche AR, station. semi-auto, caméras 360°, surveillance active angles morts)
  - Base, S 2 995
  - SE 2 319
  - HSE.....807
- Pack Park (station. semi-auto, radars sation. 360°, alerte trafic marche arrière) (base, S) 676
- Pack Route/Tout-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain.....867
- Peinture métallisée/premium 936/1 883
- Phares Matrix led (base/S).....2 143 / 1 248
- Phares Matrix - laser led
  - base..... 4 234
  - S..... 3 339
  - SE, HSE..... 2 091
- Sellerie cuir Windsor (série HSE)
  - base..... 2 507
  - S, SE.....1 571
- Sièges AV électriques (10 directions) à mémoires et chauffants
  - base.....1 670
  - S, SE.....383
- Sièges AV électriques (20 directions) chauffants, ventilés et massants, sièges AR chauffants (série HSE)
  - base..... 4 810
  - S, SE 3 520
- Suspension adaptative/pneumatique (sauf D180 et P250).....1 109/1 654
- Système audio Meridian 17 HP 825 W (Base/S).....1 588/1 008
- Système audio Meridian 23 HP 1 600 W
  - base..... 4 494
  - S..... 3 964
  - SE, HSE..... 2 507
- Tableau de bord virtuel (base, S) 728
- Toit panoramique fixe/ouvrant..... 1 415/1 779

Range Rover Sport ★★★★½

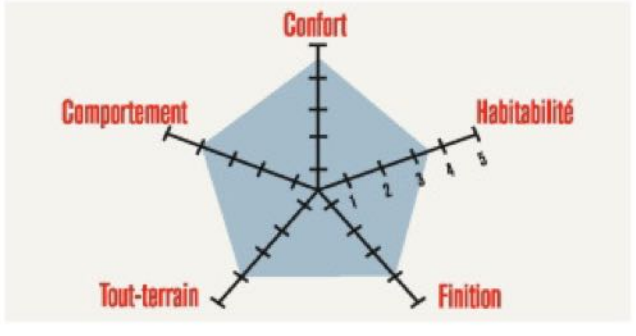


Modèle restylé

Le Range Sport mélange luxe et volupté 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 (€)
SDV6 S AJ4X4	249	16	70 200
SDV6 SE	306	21	79 800
SDV8 HSE Dynamic	339	25	96 200
P400e SE	404	18	89 400
Si4 S	300	21	67 700
SCV8 HSE Dynamic	525	45	99 800
V8 SVR	575	51	134 900

- SE : S + 4 100 € (SDV6 249), 4 000 € (Si4)
- HSE : SE + 5 900 € (SDV6), 4 800 € (P400e), 6 000 € (Si4)
- HSE Dynamic : HSE + 2 900 € (SDV6 249 et P400e), 2 600 € (SDV6 306), non dispo Si4
- Autobiography Dynamic : HSE Dynamic + 13 200 € (SDV6 306, SDV8), 12 300 € (P400e), 12 900 € (V8 525) non dispo SDV6 249 et Si4

Équipements de série

- S : 6 airbags, alerte franchis. ligne, audio 8 HP 250 W, clim. auto. bizone, détect. pluie/lum., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, freinage urgence auto., rétros élec./dégiv., phares led, nav. Pro/multimédia sur 2 écrans 10", radars parking AV/AR, régul. vitesse, sellerie cuir, sièges élec. 8 directions, suspension pneu, wi-fi, jantes 19".
- SE : + caméra de recul, jantes 20", sièges AV élec. 14 directions.
- HSE : + hayon électrique, phares Matrix-led, rétros rabat., sièges AV élec. 16 directions/chauffants, toit panoramique (P400e).
- HSE Dynamic : + cuir étendu, jantes 21".
- Autobiography Dynamic : + alerte angles morts/trafic en marche AR, audio Meridian 18 HP 825 W, radars station. 360°, sièges AV élec. 22 directions, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés.
- SVR : + accès sans clef, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV élec. 16 directions,.

Options (€)

- 7 places avec 3e 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, AB Dynamic 158
- Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones)
  - P400e (SE/autres finitions).....5 805/3 878
  - autres moteurs (S et SE/autres finitions).....5 851/5 672
- Pack Confort (accès et démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro. int. photo, fermeture assistée portières)
  - P400e (SE/HSE et HSE Dynamic) 1 900/867
  - S.....2 675
  - SE (+ volant électrique)..... 2 890
  - HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique)..... 1 984
- Pack Drive (régul. intelligent, alerte angles morts).....484
- Pack Drive Pro (régul. intelligent embouteillages, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic..... 2 541
  - AB Dynamic, SVR..... 2 057
- Pack Driver Assist (surveillance active angles morts, caméras 360°, régul. intelligent embouteillages, freinage urgence haute vitesse, aide active maintien dans voie, station. semi-auto, alerte trafic en marche AR)
  - S, SE, HSE, HSE Dynamic..... 6 038
  - AB Dynamic, SVR.....5 123
- Pack Luxe (sièges AV élec. 22 directions, cuir étendu)
  - HSE..... 5 544
  - HSE Dynamic..... 4 290
- 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 Visbilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) (S/SE)..... 1 911 / 1 598
- Pack Visbilité 2 (phares Pixel-led, affichage tête haute) (HSE, HSE Dynamic).....3 970
- Phares Matrix-led (S, SE) 771
- Phares Pixel-led (HSE, HSE Dyn., AB Dyn.)..... 1 389
- Phares Pixel-led laser
  - HSE, HSE Dyn., AB Dyn..... 2 623
  - SVR..... 1 234
- Peinture métallisée/premium 1 155/2 308
- Régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages..... 2 098
- Sièges en cuir élec. 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..... 1 889
  - 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)
  - HSE, HSE Dynamic 6 505
  - AB Dynamic, SVR, P400e..... 5 036
- Toit panoramique fixe/ouvrant..... 2 057/2 373

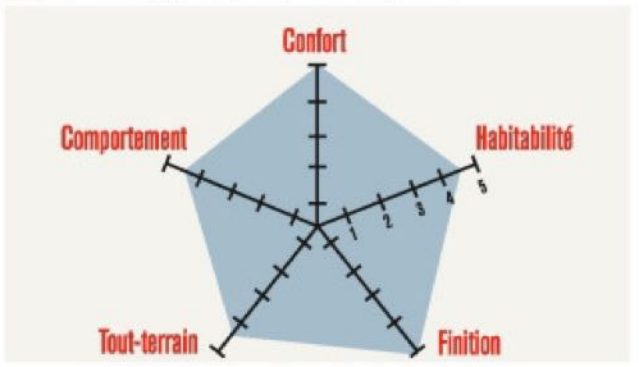
Range Rover ★★★★½



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 (€)
SDV6 HSE AJ4X4	275	18	104 600
SDV8 Vogue	339	25	120 000
P400e Vogue	400	17	121 700
V8 S/C Vogue	525	45	126 200
V8 S/C SVAutobio. Dynamic	565	50	178 400

- Vogue : HSE + 7 600 € (SDV6)
- Autobiography : Vogue + 17 500 € (SDV6, P400e), 17 600 € (SDV8), 17 300 € (V8 525)

Équipements de série

- HSE : 6 airbags, accès sans clé, alerte franchis. ligne, audio Meridian 12 HP 380 W, caméra de recul, clim. auto 3 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., freinage d'urgence auto, hayon mains libres, jantes 19", multimédia avec 2 écrans 10", phares led, radars station. AV/AR, régul. vitesse, susp. pneumatique, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec. 16 directions/chauffants, rétros dégiv./rabat.
- Vogue : + fermeture assistée des portières, jantes 20", phares Matrix-led, sièges AV élec. 20 directions, sièges AV/AR chauffants, tv numérique.
- Autobiography : + audio Meridian 18 HP 825 W, clim. auto 4 zones, jantes 21", phares Pixel-led, sellerie semi-aniline, sièges élec. 24 directions, sièges AV/AR chauffants/ventilés, sièges AV massants, toit pano. ouvrant.
- Autobiography Dynamic : + aide active au maintien dans la voie, ~~audio~~ Meridian 28 HP 1 700 W, contrôle actif des angles morts et du trafic en marche AR, phares Pixel-laser, radars sation. 360°, régul. vitesse intelligent, sièges AR massants, sièges élec. 24 directions, station. semi-auto.

Options (€)

- Affichage tête haute..... 1 364
- Climatisation 4 zones 1 364
- Pack Drive Pro (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, régul. intelligent embouteillages, aide active au maintien dans la voie)..... 2 541
- Pack Driver Assist (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, caméras 360°, régul. intelligent embouteillages, freinage urgence haute vitesse, aide active au maintien dans la voie, station. semi-auto)

- HSE 6 038
- Vogue, AB 4 758
- SV AB Dynamic 262
- Pack Parck Pro (station. semi-auto, caméras 360°, détection trafic en marche AR, aide à la sortie aux places AR) 1 594
- Phares Matrix-led (HSE) 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

LAMBORGHINI

Urus ★★★★★



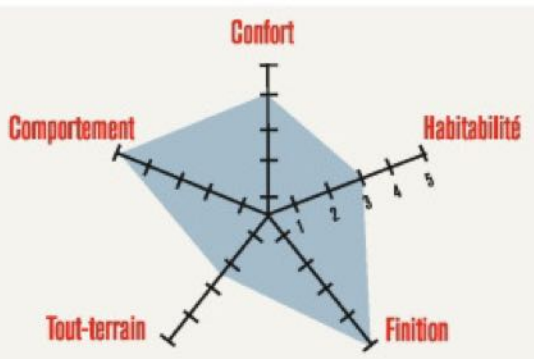
Nouveau modèle

Mi-2018, Lamborghini lance son premier SUV. Ultra-sportif, il inaugure aussi les moteurs V8 et turbo chez la marque italienne. Impressionnant.

L x l x h (m) : 5,11 x 2,02 x 1,64

✚ Performances hors-norme, sonorité, comportement

▬ Prix, freinage en usage intensif, gabarit pénalisant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
V8 AJ 4X4	650	59	205 715

Équipements de série

▪ 6 airbags, accès/démar. sans clé, alarme, aide active maintien voie, appel urgence/assistance, audio 8HP, barre antiroulis actives, clim. 4 zones, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, diff. AR avec contrôle vectoriel du couple, disques frein carbone-céramique, écrans multimédia (10,1"/8,6"), ESP, feux de route auto, frein. auto détection piéton, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 21", lecteur DVD, nav. 3D commande vocale, phares full led adaptatifs, radars de stat. AV/AR, recharge smartphone induction, rég. vitessa, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables, rétros int./ext. photosensibles, sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec. (12 directions) et chauff., susp. pneumatique.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 800
- Caméra 360° 1 800
- Configuration 4 places 6 600
- Hayon mains libres 786
- Intérieur carbone 5 040
- Lecteurs DVD aux places AR 4 980
- Modes d'évolution tout-terrain 605
- Pack assistance autoroute 2 640
- Pack assistance ville 1 765
- Sellerie cuir bicolore/sellerie Alcantara bicolore 2 400/3 000
- Sièges AV entièrement électriques, massants et ventilés 3 000
- Système audio Bang&Olufsen 6 000
- Toit ouvrant panoramique 2 640
- Vision nocturne 2 520

LEXUS

NX ★★★½☆

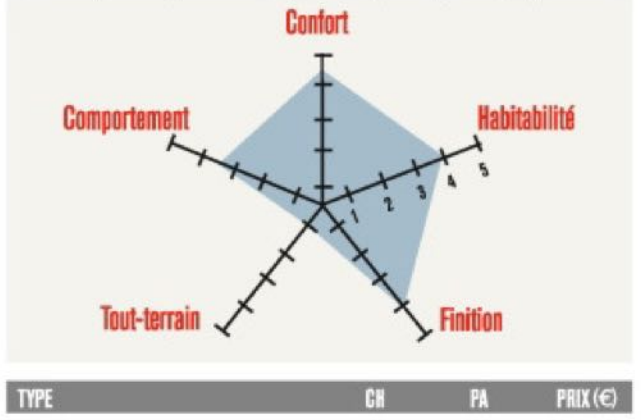


Léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparaît du catalogue.

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 (€)
300h 4x2	197	8	41 690
300h Pack 4x2	197	8	44 390
300h Pack 4x4	197	8	45 890
300h Luxe 4x4	197	8	52 490
300h F Sport 4x4	197	8	58 690
300h Executive 4x4 AJ 4X4	197	8	62 690
300h F Sport Executive	197	8	65 190

Équipements de série

▪ Base : 6 airbags, 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 (€)

- 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) 1 100/1 100

RX ★★★½☆

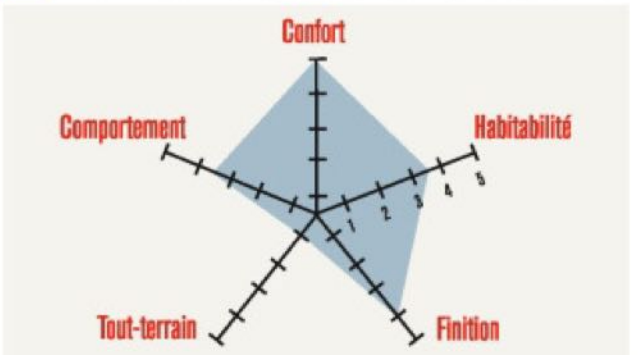


Plus affirmée, cette quatrième génération mise sur un ensemble hybride puissant mais un tempérament toujours orienté sur le confort.

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



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 AJ 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 voie, alerte pression pneus, allumage auto phares et essuie-glaces, audio 9HP, caméra de recul, clim. auto bi-zone, feux de route auto, freinage auto, hayon élec., jantes 18", , nav. Europe écran 8"peinture métallisée, radars station. AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros élec., dégivrants et rabattables, rétro int. photo., sellerie tissu/simili cuir, sièges AV élec.

▪ Pack : Luxe + audio 12HP, hayon élec. mains libres, jantes 20", rétros ext. photosensibles, sellerie cuir, sièges AV chauffants/ventilés, multimédia écran 12,3", services connectés, toit ouvrant pano.

▪ F Sport : Luxe + affichage tête haute, éclairage d'intersection, sellerie cuir, suspension adaptative, système audio Mark Levinson 15 HP.

▪ F Sport Executive : F Sport + accès/démarrage sans clef, avertisseur de circulation arrière, banquette AR élec./chauffante, caméra 360°, surveillance d'angle mort, volant chauffant.

▪ Executive : Luxe + accès/émarrage sans clef, affichage tête haute, audio Mark Levinson 15 HP, avertisseur de collision arrière, banquette AR élec./chauffante, caméra 360°, éclairage d'intersection, phares full-led, sellerie en semi-aniline, suspension adaptative, surveillance d'angle mort, volant chauffant.

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 ★★★½☆

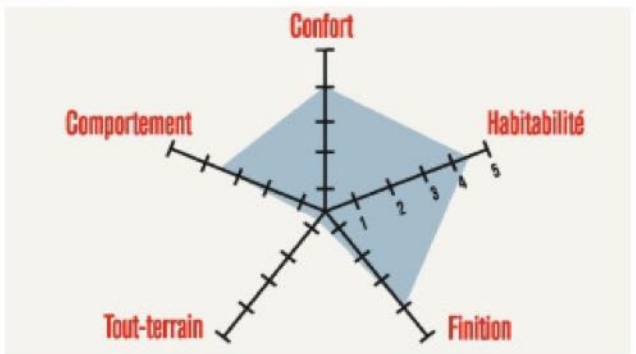


Rouler en SUV et en Maserati, c'est possible grâce au Levante. La proposition perd de son charme avec le V6 diesel.

L x l x h (m) : 5,03 x 1,97 x 1,68

✚ V6 essence mélodieux, belle habitabilité, confort soigné

▬ Lacunes d'équipement, tarif élevé, direction floue



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Diesel V6 turbo AJ 4X4	275	18	76 200
V6 bi-turbo	350	25	81 250
S V6 bi-turbo	430	33	93 500

▪ GranLusso et GranSport : base + 12 700 €, 10 000 € sur S

Équipements de série

▪ Diesel : 6 airbags, accès sans clef, contrôle pression pneus, clim. auto bizone, détect. pluie/lum., écran tactile 8,4", feux route auto, hayon électrique, hi-fi 8 HP, jantes 18", phares bixénon, rég./lim. vitesse, sellerie cuir partielle, siège cond. élec., susp. pneu. pilotée, système audio 8 HP.

▪ Granlusso : + clim. auto 4 zones, jantes 19", intérieur cuir étendu, navigation, radar de recul, services connectés, siège passager élec.

Options (€)

▪ Alerte collision avant..... 252
▪ Avertisseur de franchissement de ligne 605
▪ Barres de toit métal..... 807
▪ Caméra de recul/360° 485/1 210
▪ Climatisation automatique 4 zones..... 1 310
▪ Détecteur d'angles morts 705
▪ Hayon électrique 252
▪ Intérieur cuir pleine fleur 3 270
▪ Pack Assistant Conducteur (régulateur adaptatif, contrôle des angles morts) 2 824
▪ Peinture métallisée 1 190
▪ Phares bixénon 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

MAZDA

CX-3 ★★★½☆



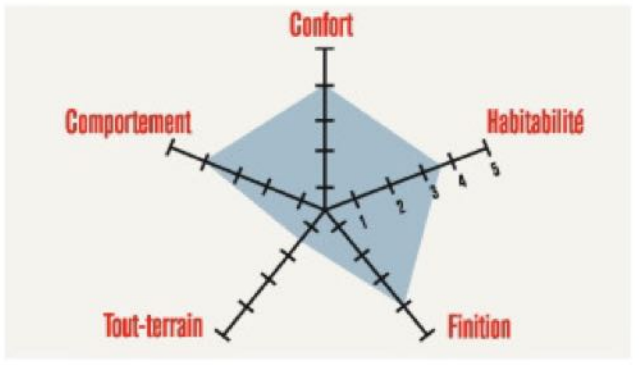
Bientôt restylé

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 AJ 4X4	105	6	23 300
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	120	7	21 300
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	150	7	28 300

▪ 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 ★★★★☆

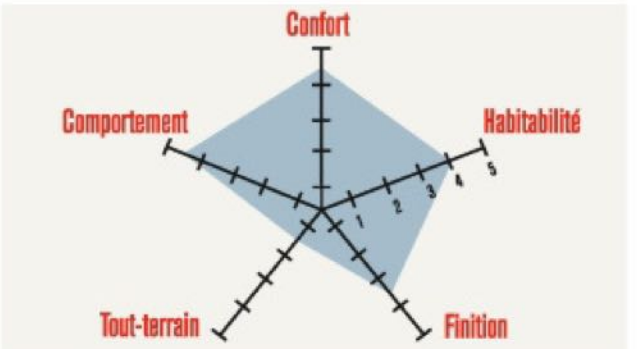


Profondément restylé début 2017, le CX-5 améliore ses qualités dynamiques et son confort. Une référence en agrément de conduite.

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	32 100
2.2 SkyActiv-D 4x2 Dynamique AJ 4X4	150	8	34 700
2.2 SkyActiv-D 4x4 Dynamique	150	8	36 500
2.2 SkyActiv-D 4x4 Sélection	175	10	40 800
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	30 200
2.0 SkyActiv-G 4x2 Dynamique	165	9	32 800
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	160	9	38 100
2.5 SkyActiv-G 4x4 Sélection	194	11	41 150

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. bizone, 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 6 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 ★★★☆☆

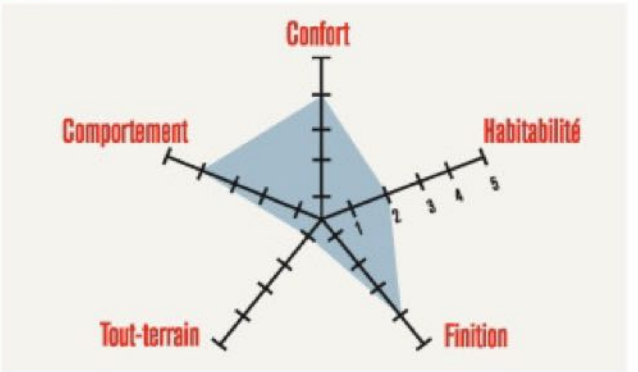


Le GLA est la version SUV de la Classe A. Il est plus confortable et plus habitable que la citadine. Son offre de moteurs est ultra-complète.

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



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
200 d Intuition	136	7	35 100
200 d 4Matic BVA7 Intuition AJ 4X4	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 bizone, 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.

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 ★★★★☆

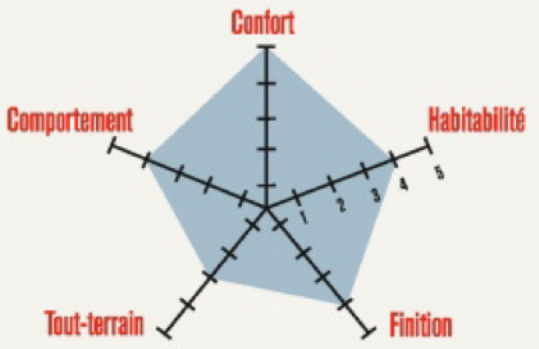


Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

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 (€)
250 4MATIC BVA9	211	12	46 450
300 4MATIC BVA9	245	15	56 950
350 e 4MATIC BVA7 Executive	320	10	56 550
43 AMG 4Matic BVA9	367	25	68 550
63 AMG 4Matic BVA9	476	37	99 600
63 S AMG 4Matic BVA9	510	41	108 499
220 d 4MATIC BVA9 AJ 4X4	170	9	48 600
250 d 4MATIC BVA9	204	11	49 950

- 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 bizone, 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, télédiagnostic), 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 similicuir, 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 similicuir/microfibre, sièges avant chauffants, suspensions pneumatiques, volant sport.

Options (€)

- Aide au stationnement avec radars AV/AR et caméra de recul
  - GLC 1 300
  - Executive, Sportline, Fascination 400
- Affichage tête haute (série Fascination) 1 200
- Assistant feux de route (série Fascination) 150
- Attelage (non dispo Sportline) 1 100
- Avertisseur franchissement de ligne et détecteur d'angle mort
  - GLC, Executive, Sportline 950
  - Fascination 400
- Caméra 360° (non dispo 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 similicuir, 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, similicuir (Executive) 300
- Pack Keyless-Go : accès et démarrage sans clef, ouverture et fermeture du coffre mains-libres (non dispo GLC) 550
- Pack On&Offroad : 5 modes de conduite, contrôle de vitesse en descente, suspension rehaussée de 20 mm (Executive, Fascination) 1 500
- Pack Technologie : assistant de signalisation routière, démarrage sans clef
  - 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 dispo GLC) 400/400
- Sièges AV chauffants et climatisés (non dispo 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 1 000
- Système multimédia Command Online : écran tactile 8,4", navigation 3D, fonction trafic, assistant de signalisation routière, lecteur CD/DVD, 2 prise USB, lecteur carte SDHC, disque dur 10 Go, streaming (série Fascination)
  - 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 ★★★½☆

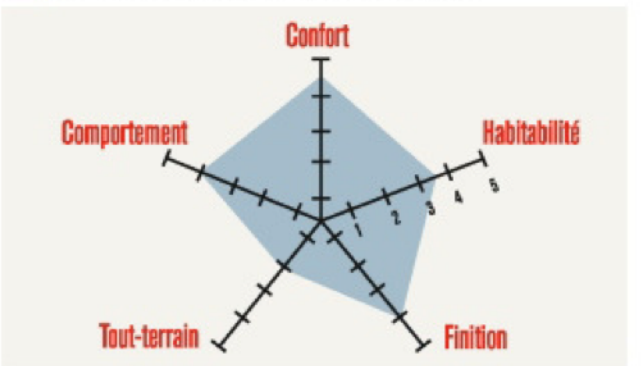


Déclinaison coupé du GLC, ce modèle perd - beaucoup - en côté pratique ce qu'il gagne - trop peu - en côté sportif.

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	CH	PA	PRIX (€)
250 4MATIC BVA9 Executive	211	12	56 700
300 4MATIC BVA9 Executive	245	15	62 100
350 e 4MATIC BVA7 Executive	320	10	63 500
43 AMG 4MATIC	367	25	73 700
63 AMG 4MATIC	476	37	104 000
63 S AMG 4MATIC	510	41	112 900
220 d 4MATIC BVA9 Executive	170	9	58 850
250 d 4MATIC BVA9 Executive AJ 4X4	204	11	60 200
350 d 4MATIC BVA9 Executive	258	16	63 450

- 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 bizone, contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clef, 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, télédiagnostic), 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, similicuir, suspensions sport, volant multifonction.
- Sportline : + jantes 20", marchepieds, packs AMG intérieur et extérieur, modes 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 clef 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 clef) (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 550
- Suspension pneumatique Air Body Control (Executive, Sportline) 2 300
- Système audio Burmester 13 HP 590 W 1 000
- Système multimédia écran 8,4" (Executive, Sportline) 2 300
- Toit ouvrant électrique 1 300
- Volant multifonction chauffant 350

GLE ★★★½☆

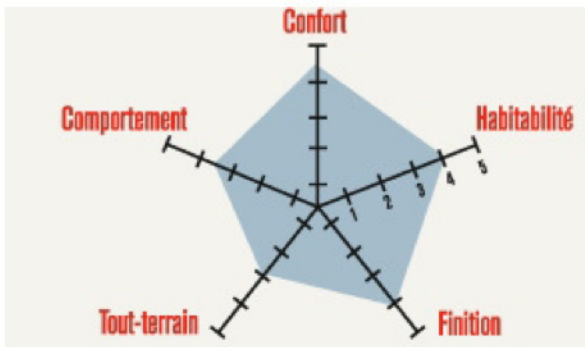


Bientôt remplacé

L'ancien ML, devenu 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 1,93 x 1,80

+ Confort, technologie embarquée, V6 diesel agréable
− Gabarit, rapport prix/équipement, comportement pataud



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
350 d 4Matic AJ 4X4	258	16	65 800
350 d 4Matic Executive	258	16	71 100
350 d 4Matic Sportline	258	16	77 600
350 d 4Matic Fascination	258	16	80 800

Équipements de série

- GLE : 9 airbags, ESP, contrôle pression pneus, rétros élec., dég. et rabat., radio CD-mp3, navigation, clim. auto bi-zone, sièges AV élec., détec. pluie/lum., régulateur/limiteur vitesse, hayon élec., dém. sans clef, jantes 18".
- Executive : GLE + jantes 19", radars station. AV/AR, manœuvre semi-auto, nav. 3D écran 8", détecteur d'angles morts, phares LED directionnels, feux de route auto.
- Sportline : GLE + jantes 20", radars station. AV/AR, manœuvre semi-auto, nav. 3D écran 8 pouces, détecteur d'angles morts, phares LED directionnels, feux de route auto, suspension pneumatique.
- Fascination : GLE + jantes 20", radars station. AV/AR, manœuvre semi-auto, clim 3 zones, nav. 3D écran 8", détecteur d'angles morts, phares LED directionnels, feux de route auto, suspension pneumatique, sièges AV chauffants, audio Harman Kardon.
- AMG : fascination + anti-roulis, peinture métallisée, projecteurs bixénon adaptatifs, train de roulement sport AMG, toit ouvrant.

Options (€)

- Affichage tête haute (non dispo AMG) 800
- Avertisseur de franchissement de ligne 550
- Caméra de recul 600
- Climatisation automatique 3 zones (série Fascination et AMG) 850
- Démarrage sans clé (série Fascination et AMG) 1 000
- Détecteurs angles morts (GLE) 550
- 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 involontaitr de ligne et régulateur de vitesse adaptatif)
  - GLE 2 700
  - Executive, Sportline, Fascination, AMG 2 150
- Pack On & Off-Road : 6 modes de conduite, blocage de différentiel central, démultiplication tout-terrain, garde au sol augmentée 2 300
- 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
- Sièges AV chauffants/AR chauffants 450/450
- Sièges AV chauffants et ventilés (Fascination et AMG) 950
- Sièges AV multicontours 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
- Toit ouvrant électrique en verre (série AMG) 1 450
- Toit ouvrant panoramique en verre
  - tous sauf AMG 2 150
  - AMG 750
- Volant chauffant 350

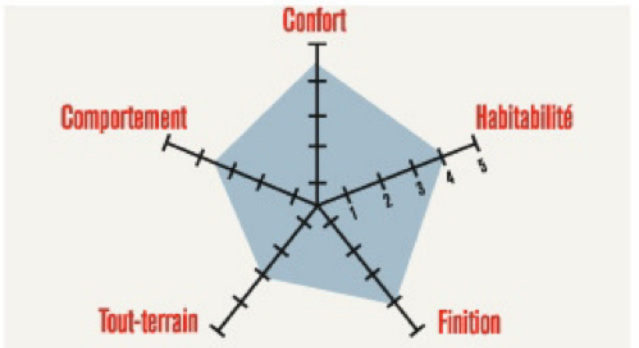
GLE Coupé ★★★★☆



Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitiste 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 (€)
43 AMG BVA9 4Matic	390	36	91 600
63 AMG BVA7 4Matic	557	48	134 500
63 AMG S BVA7 4Matic	585	51	145 000
350d BVA9 4Matic AJ 4X4	258	16	72 700

- Executive : base + 6 100 €
- Sportline : Executive +6 200 €
- Fascination : Sportline + 4 100 €

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, rétros électriques, dégivrants et rabattables, rétros 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 clef, 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 autonome 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-glaces adaptatifs et chauffants) 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)..... 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 AM
  - GLE..... 1 400
  - Executive, Fascination, 63 AMG 950
- Sièges AV multicontours 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 ★★★★☆

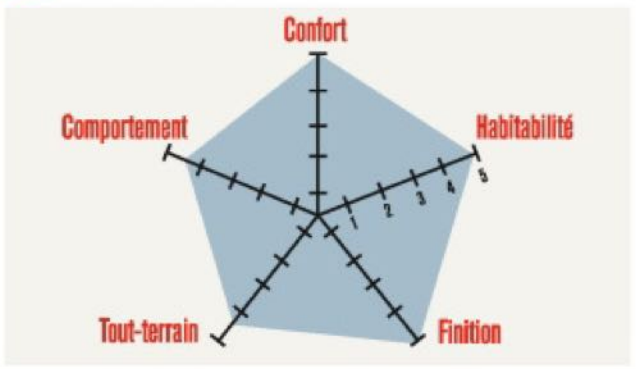


Le porte-drapeau de la gamme SUV Mercedes allie technologie, habitabilité et confort. Mais son encombrement est pénalisant.

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	95 650
500	455	36	121 150
63 AMG	585	51	148 150
350 d AJ 4X4	258	16	90 150

- Executive : base + 7 000 €

Équipements de série

- GLS : 9 airbags, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, ESP, dém. sans clef, détec. angles morts, détec. pluie/lum., hayon élec., jantes 19", lecteur CD/DVD, phares LED adaptatifs, peinture métallisée, radars stat. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec., dég. et rabat., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, suspension pneumatique, système anti-collision, nav. 3D/multimédia écran 8", toit ouvrant, 3e rangée rabattable électriquement.
- Executive : + accès sans clef, caméra 360°, clim auto 3 zones, jantes 20", audio Harman Kardon 14 HP 830 W, toit ouvrant panoramique.
- 500 Executive : +sièges avant multicontours, sièges 2e rangée chauffants.
- 63 AMG : + jantes 21", sellerie cuir Nappa, système anti-roulis intelligent, système de freinage hautes performances.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clef (GLS) 1 000
- Active Curve System (système anti-roulis intelligent) (GLS et GLS Executive) 3 800
- Avertisseur de franchissement de ligne 500
- Caméra 360° (GLS).....400
- Climatisation arrière 650
- Magic vision control (lave-glace fonctions adaptative et chauffante).....500
- 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 On&Offroad (6 modes de conduite, blocage différentiel central, gamme courte, protection soubassement moteur, garde au sol rehaussée, fonction éclairage offroad) (sauf 63 AMG)..... 2 300
- Pack sièges multicontours (sièges multicontours, fonction massage) (série 63 AMG) 1 350
- Peinture designo métallisée 450
- Peinture designo finition brillante.....950
- Sellerie cuir Nappa Exclusif AMG (63 AMG) 2 500
- Sièges avant chauffants et climatisés 900
- 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
- Toit ouvrant panoramique (GLS)..... 1 100

G ★★★★☆



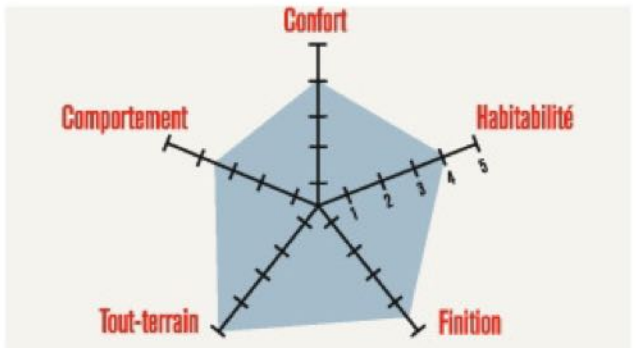
Nouvelle génération

La deuxième génération du 4x4 mythique est arrivée début 2018. Modernisée, elle garde sa ligne et ses capacités tout-terrain.

L x l x h (m) : 4,82 x 2,01 x 1,97

✚ Légende roulante, technologie, V8, capacités 4x4

▬ Prix élitiste, consommation décalée, hauteur pénalisante



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
500 BVA9 4Matic Style Line AJ 4X4	422	32	110 700
500 BVA9 4Matic Executive Line	422	32	115 600
500 BVA9 4Matic AMG Line	422	32	119 100
63 AMG	585	51	164 500

Équipements de série

- Style Line : 8 airbags, airbags genoux AV, aide active maintien dans voie, caméra recul, clim. auto 3 zones, conciergerie, contrôle pression pneus, dém. sans clé, ESP, dét. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", nav. écran 12,3" avec pavé tactile, peinture métallisée, phares led, radars stat. AV/AR, radio 9 HP, rég./lim. vitesse, rétros élec./dég., sellerie cuir, services connectés, sièges AV élec./chauffants, sièges AR chauffants.
- Executive Line : + compteurs digitaux 12,3", phares 84 led.
- AMG Line : Style Line + compteurs digitaux 12,3", échap. sport, jantes 20", phares 84 led.
- 63 AMG : Style Line + amort. adaptatif, caméras 360°, compteurs digitaux 12,3", détec. angles morts, échap. AMG, hi-fi Burmester 15 HP, jantes 20", phares 84 led, rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV multicontours ventilés, stat. semi-auto, toit ouvrant.

Options (€)

- Amortissement adaptatif..... 1 600
- Compteurs digitaux 12,3" (Style)..... 1 100
- Hi-fi Burmester 1 600
- Pack Assistance à la Conduite (rég. adaptatif, détec. angles morts) 1 700
- Pack Exclusif Intérieur (planche de bord cuir, pavillon microfibre)..... 6 000
- Pack Exclusif Intérieur Plus (+ tapis de sol)..... 10 600
- Pack Sièges Multicontours Actifs 3 700
- Pack Stationnement (station. semi-auto, caméras 360°) 1 100
- Phares 84 led (Style) 1 400
- Toit ouvrant..... 1 900

MINI

Countryman II ★★★½☆

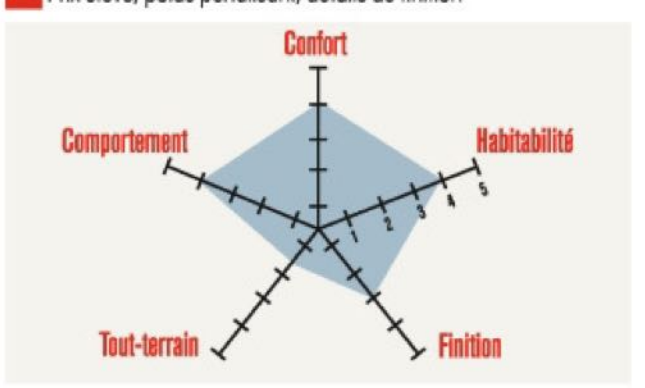


Basée sur la plateforme de la BMW X1, la Countryman version 2017 n'est plus vraiment Mini. Cela profite à l'habitabilité et au confort.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,83 x 1,56

✚ Compromis comportement/confort, habitabilité

▬ Prix élevé, poids pénalisant, détails de finition



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
One	102	5	25 700
Cooper AJ 4X4	136	8	27 700
Cooper S	192	11	32 400
Cooper S hybride rechargeable	224	6	39 800
One D	116	6	28 700
Cooper D	150	8	30 700
Cooper SD BVA	190	11	36 300

- 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 clef, 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 clef + 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
- Rétros intérieurs électrochromes 160
- Rétros extérieurs et intérieur électrochromes 260
- Rétros 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 ★★★☆☆

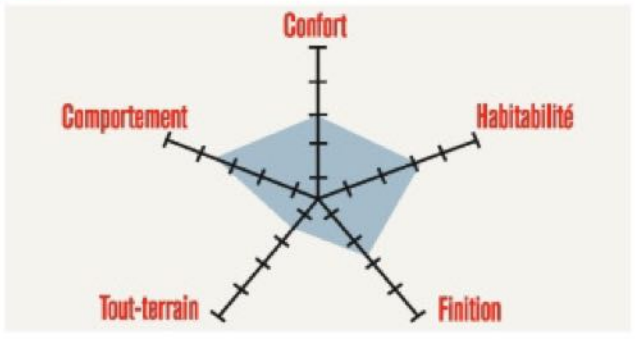


Proposition décalée dans le segment du Kadjar, l'ASX ne manque pas d'originalité. Il est moins confortable que ses principaux rivaux.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,77 x 1,62

✚ Look original, équipement riche, agrément mécanique

▬ 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 AJ 4X4	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 élec.
- Intense : + accès/démarrage sans clef, interfaces smartphone, nav., radio CD 6 HP, rétros rabattables élec., 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 AJ 4X4	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 clef, alerte franchiss. voie, audio CD/MP3 6 HP, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence auto, jantes 18", rég./lim. vitesse, rétros ext. élec., sièges AV chauffants.
- Intense : + affichage tête haute, alerte angles morts, audio Rockford Fostgate 9 HP, caméra recul, interfaces smartphone, multimédia, phares led, radars station. AV/AR, rétros ext. rabattables élec., toit ouvrant pano.
- Instyle : + rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, siège conducteur élec, sièges AR chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 600

Outlander ★★★½☆



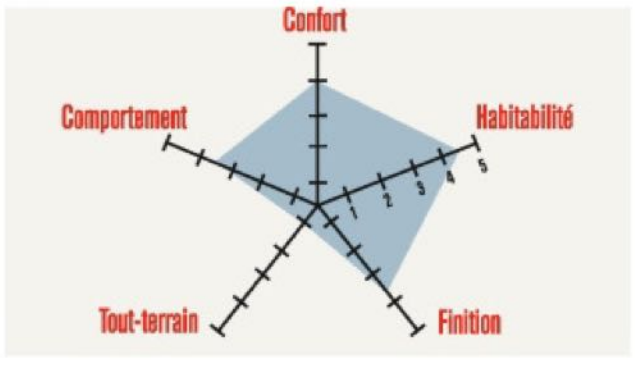
Bientôt restylé

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 pataud, 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 AJ 4X4	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-glaces, clim. auto bizone, ESP, jantes 16", radio CD/MP3 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros dégivrants et rabattables élec., rétro. int. photosensible, radar de recul.
- Intense Navi : + 3e rangée de sièges, accès et démarrage sans clef, 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 élec., sièges AV chauffants, système anticollision, système audio Rockford Fostgate 9 HP, toit ouvrant.
- PHEV Intense : 6 airbags + genoux conducteur, accès/démarrage sans clé, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détecteur de pluie, ESP, GPS écran 7", jantes 16", radio CD/MP3 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros élec., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensible, caméra de recul.
- PHEV Intens 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 Fostgate 9 HP, alerte de franchissement de ligne, toit ouvrant.

Options (€)

- 7 places (sur Intense Navi) 700
- Peinture métallisée 610

NISSAN



Juke ★★★☆☆



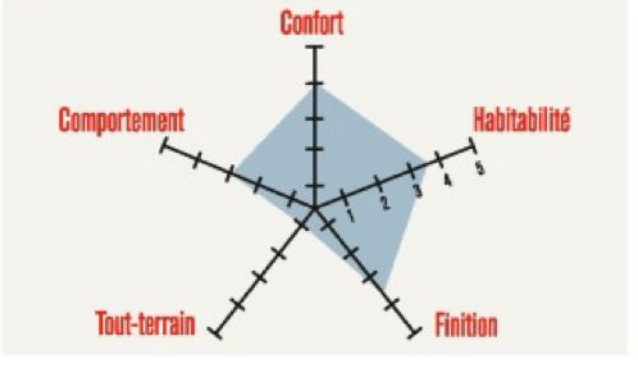
Bientôt remplacé

Second et ultime restylage mi-2018 pour le Juke qui tirera bientôt sa révérence. Il serait temps car il manque maintenant d'arguments.

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 AJ 4X4	115	6	19 900
1.6 Xtronic Acenta	117	6	20 800
1.5 dCi Acenta	110	5	21 850

- N-Connecta : Acenta + 2 100 €

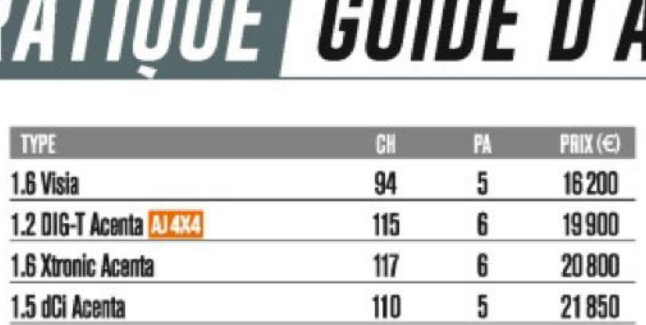
Équipements de série

- Visia : 6 airbags, contrôle pression pneus, ESP, jantes 16", rétros élec., radio 4 HP.
- Acenta : + clim. auto., jantes 17", modes de conduite, rég./lim. vitesse, volant cuir.
- N-Connecta : + accès/dém. sans clé, allum. auto des feux/essuie-glaces, audio Bose 6 HP, caméra de recul, rétros ext. dég. et rabat., nav. écran tactile.

Options (€)

- Inserts de couleurs intérieur/extérieur ..... de 199 à 500
- Pack Cuir (N-Connecta, non dispo dCi) 1 100
- Pack Vision (N-Connecta) 600
- Peinture métallisée/blanche 550/690
- Sièges AV chauffants (N-Connecta, non dispo dCi) 1 100

Qashqai ★★★½☆

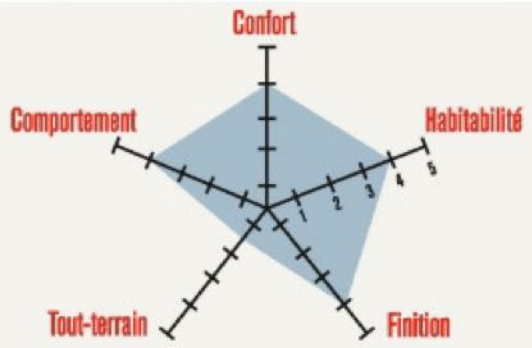


Le pionnier des SUV compacts revoit sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleurs.

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	23 400
1.6 DIG-T Acenta	163	9	28 000
1.5 dCi Visia	110	5	25 600
1.6 dCi Acenta AJ 4X4	130	7	30 000

- 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 clef, 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 Navi : 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 ★★★☆☆

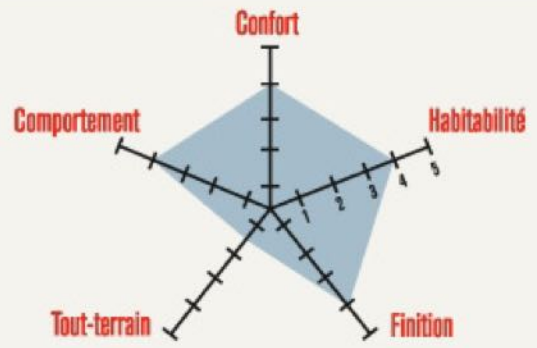


Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raissonnables.

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 3e rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T Visia	163	9	27 200
dCi Visia AJ 4X4	130	7	29 200
dCi Acenta 4x4	130	7	33 400
dCi Acenta XTronic	177	10	35 100
dCi Acenta 4x4	177	10	35 400

- 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. bizone, 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 (3e rangée de siège) ..... 900 à 3 200
- Peinture métallisée/blanche 620/850
- Sellerie cuir (Tekna) 200

OPEL

Crossland X ★★★½☆

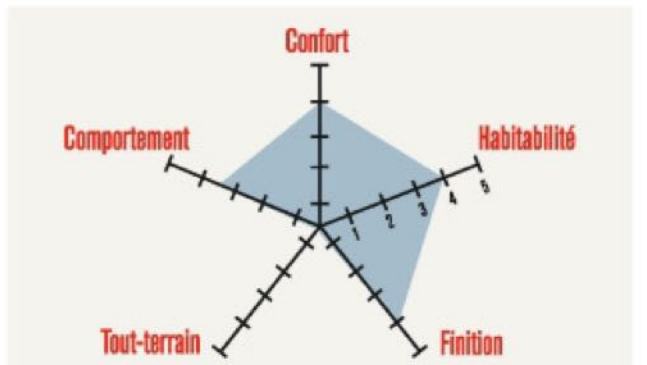


Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familiale que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

L x l x h (m) : 4,21 x 1,77 x 1,61

+ Moteur essence agréable, rapport encombrement/habitabilité

− Commandes floues, comportement peu agile, pas de 4x4



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Edition	82	5	18 750
1.2 Turbo Edition	110	6	20 200
1.2 Turbo Design AJ 4X4	130	7	23 900
1.5 Diesel Edition	102	5	21 700
1.5 Diesel Innovation BVA	120	6	25 100

- Innovation : Edition + 1 500 € (non dispo 1.2 82 ch)
- Design : Innovation + 1 200 €
- Ultimate : Design + 2 750 € (non dispo 1.2 T 110 BVM6 et 1.5 D 102 ch)

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, allumage auto phares, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, interfaces smartphone, jantes 16", multimédia écran tactile 7", radio 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros ext. élect. et dég.
- Innovation : + clim. auto bi-zone, détect. pluie, jantes 17", radar recul.
- Design : Edition + caméra recul, clim. auto bi-zone, détect. pluie, jantes 17", nav. 3D écran tactile 8", radars station. AV/AR.
- Ultimate : Design + accès/dém. sans clé, affichage tête haute, banquette coulissante, hi-fi 7 HP, phares full led, sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, toit pano.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé 250
- Affichage tête haute couleur 350
- Boîte auto (1.2 Turbo 110 ch) 1 300
- Navigation 3D écran 8", cartographie Europe, reconnaissance vocale
  - Edition 700
  - Innovation 600
- Onstar avec hotspot wi-fi 4G 490
- Pack Advanced City : caméra 180°, stationnement semi-automatique, rétros ext. dégivrants et rabattables, surveillance d'angles morts
  - Innovation 600
  - Design et Ultimate 250
- Pack City : caméra 180°, radars AV/AR (Edition/Innovation) 600/350
- Pack Confort : clim. auto. bi-zone, détecteur de pluie (Edition) 500
- Pack Cuir : sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants, banq. couliss. ... 2 000
- Pack Hiver : sièges AV et volant chauffants 300
- Pack Modularité : banquette 60/40 coulissante, plancher coffre 2 niveaux (non dispo Edition, série Ultimate) 400
- Pack Sécurité : freinage urgence auto, alerte somnolence 350
- Pack Vision : phares full led dynamiques, capteur luminosité, feux route auto
  - Edition 900
  - Innovation et Design 700
- Peinture métallisée 550
- Sièges AV ergonomiques certifiés AGR (série Ultimate) 500
- Système audio premium 7 HP 350
- Toit vitré panoramique (Edition et Innovation/Design) 700/500

Mokka X ★★★☆☆

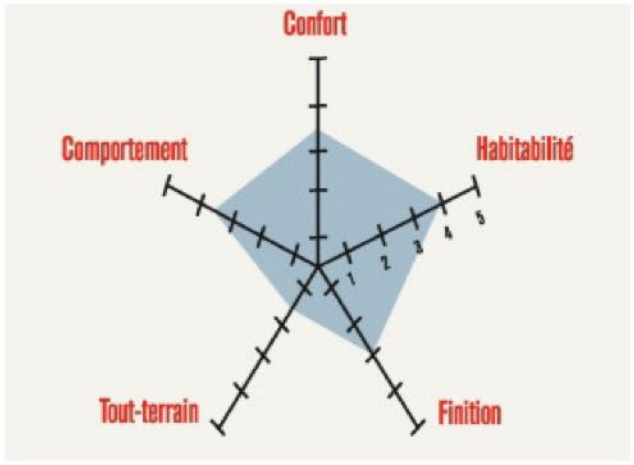


Le Mokka X est la version restylée du Mokka. Style rajeuni et équipement modernisé sont au programme mais pas de nouveautés dynamiques.

L x l x h (m) : 4,27 x 1,77 x 1,65

+ Habitabilité, coffre, consommation diesel

− Insonorisation mécanique, suspension, confort



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 Turbo Bicarburation 4x2 Innovation	140	8	24 600
1.6 Diesel 4x2 Innovation	110	8	25 800
1.6 Diesel 4x2 Innovation AJ 4X4	136	8	26 350

- Elite : Innovation + 2 300 € (non dispo sur 1.6 Diesel 110 ch)
- Ultimate : Elite + 1 850 €

Équipements de série

- Innovation : 6 airbags, Bluetooth, clim. auto bizone, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, ESP, feux route auto, interfaces smartphone, jantes 17", radars stat. AV/AR, radio 6 HP écran tactile 7", rég./lim. vitesse, rétros rabat.
- Elite : + caméra de recul, jantes 18", nav. 3D écran tactile 8", sellerie cuir, sièges AV/volant chauffants.
- Ultimate : + accès/dém. sans clé, alerte collision, alerte franch. voie, phares led adaptatifs, jantes 19".

Options (€)

- 4 roues motrices (1.6 Diesel 136 ch Ultimate) 2 000
- Accès et démarrage sans clef (non dispo 1.4 Turbo) 540
- Boîte auto (1.6 Diesel 136 ch 4x2 Elite/Ultimate) 1 550/1 350
- Caméra de recul (Innovation) 370
- Navigation 3D écran tactile 8" et reconnaissance vocale (Innovation) 750
- Pack Hiver : sièges AV et volant chauffants (Innovation) 310
- Pack Luxe : jantes 19", phares led adaptatifs directionnels 1 550
- Pack Technologie : GPS 3D + caméra de recul (Innovation) 1 450
- Pack Vision : phares led adaptatifs directionnels, alerte collision, alerte changement de voie 1 450
- Peinture métallisée 650
- OnStar (appel d'urgence) et hotspot wi-fi 4G 490
- Système audio Bose (sauf Edition) 670
- Toit ouvrant électrique 750

Grandland X ★★★★☆

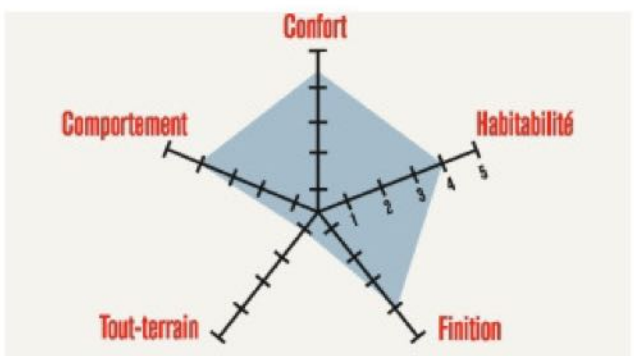


Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

L x l x h (m) : 4,48 x 1,86 x 1,61

✚ Confort, habitacle spacieux, comportement rigoureux

▬ Commande de boîte méca., pas de 4x4, manque d'image



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 Ecotec Turbo Edition AJ 4X4	130	7	26 050
1.5 Ecotec Diesel Edition	130	7	28 250
2.0 Diesel BVA	177	9	39 950

- Innovation : Edition +2 500 €
- Ultimate : Innovation + 5 600 €

Équipements de série

- Edition : 6 airbags, alerte changement voie, clim man., contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux de route auto, interfaces smartphone, jantes 17", radio 6 HP écran tactile 7", rég./lim. vitesse, rétros élec. et dégivrants.
- Innovation : + aide active maintien dans voie, alerte anticollision, clim. auto bizone, freinage d'urgence auto, jantes 18", radars stat. AV/AR, rétros rabattables, surveillance angles morts.
- Ultimate : + accès/dém. sans clé, caméra 360°, hayon mains libres, jantes 19", nav. 3D Europe sur écran 8", phares led directionnels, stationnement semi-auto, sellerie cuir, sièges AV/AR/volant chauffant, siège cond. élec.

Options (€)

- Boîte auto (non dispo sur Edition) 1 700
- Caméra de recul (Edition/Innovation) 550/300
- Phares led adaptatifs (Innovation) 1 300
- Navigation 3D Europe sur écran tactile 8" 990
- OnStar (appel d'urgence) et hotspot wi-fi 4G 490
- Pack All Road (Grip Control, pneus M+S) (Edition/Innovation) 490/290
- Pack Caméra Opel Eye (aide active au maintien dans la voie, alerte anticollision, freinage auto d'urgence en ville) (Edition) 450
- Pack Park&Go 1 (radars AV/AR, rétros rabattables) (Edition) 450
- Pack Park&Go 3 (nav. 3D écran tactile 8", caméra 360°) (Innovation) 1 600
- Pack sièges ergonomiques (série Ultimate) 600
- Pack Sienna noir (sellerie cuir, siège conducteur électrique, sièges AV et volant chauffants) (Innovation) 1 700
- Peinture métallisée/premium 650/890
- Régulateur de vitesse adaptatif (non dispo Edition) 500
- Système audio Denon 9 HP (non dispo Edition) 690
- Toit vitré panoramique 750

PEUGEOT

2008 ★★★★☆

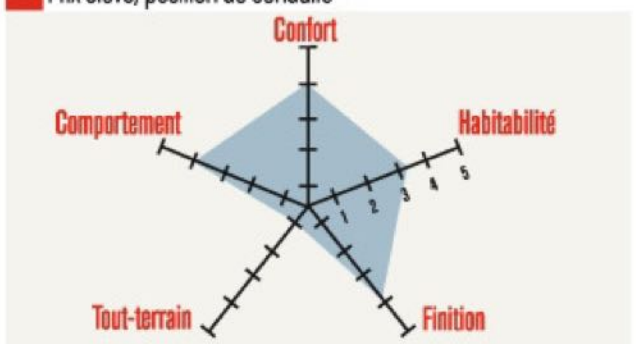


La version restylée (en 2016) du 2008 brille toujours par ses qualités routières. Son i-cockpit participe aussi à l'agrément de conduite.

L x l x h (m) : 4,16 x 1,74 x 1,56

✚ Consommation modérée, confort général, comportement

▬ Prix élevé, position de conduite



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Active	82	4	18 850
PureTech Allure AJ 4X4	110	5	22 750
PureTech Style	130	7	21 700
BlueHDi Active	100	5	21 600
BlueHDi Allure	120	6	25 000

- Style : Active + 350 € (BlueHDi 100), 750 € (PureTech 82)
- Allure : Style +1 950 € (BlueHDi 100), 1 550 € (PureTech 82), 1 550 € (PureTech 130)
- GT Line : Allure + 1 200 € (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 bizone, 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 bizone (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 Connect 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
- Park Assist et caméra de recul
  - Allure, GT Line 620
  - Crossway 360
- Peinture métallisée 550
- Toit vitré panoramique (Allure) 560

3008/5008 ★★★★½

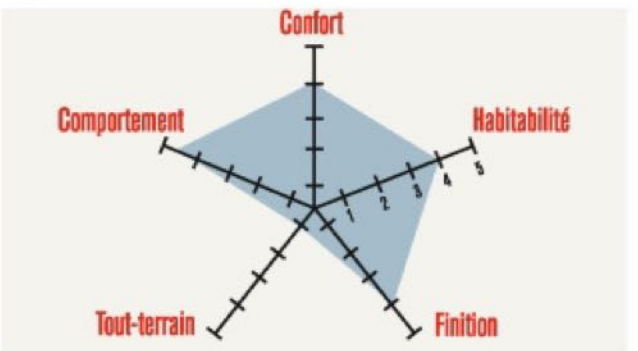


Le 3008 II profite de la plateforme réussie de la 308 et met l'accent sur la qualité de l'accueil à bord. Le 5008 est la version 7 places.

L x l x h (m) : 4,45 x 1,84 x 1,62

✚ Comportement, confort, moteurs performants et sobres

▬ Tarifs pas donnés, détails d'ergonomie



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.2 PureTech Access AJ 4X4	130	7	26 400
1.6 THP Allure EAT6	165	9	34 450
1.5 BlueHDi Active	130	6	31 100
2.0 BlueHDi GT Line EAT8	180	10	41 050

- Active : Access + 2 100 €
- Allure : Active + 2 750 € (non dispo 1.6 BlueHDi 100)
- GT Line : Allure + 2 100 €
- 5008 (version 7 places) : 3008 + 2 000 € (800 € sur Access)

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.
- Allure : + 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 clef (Active) 400
- Advanced Grip Control (antipatinage optimisé, contrôle de vitesse en descente, jantes 18" avec pneus Mud & Snow) (gratuit sur GT)
  - Active 810
  - Allure et GT Line 410
- Boîte auto EAT6 (PureTech 130) 1 600
- Boîte auto EAT8 (BlueHDi 130) 1 800
- Hayon mains libres (Allure, GT Line, GT) 450
- i-Cockpit Amplify (Allure, série GT Line et GT) 300
- Pack City
  - Active (radar de stationnement AV, caméra de recul) 700
  - Allure, GT Line, GT (stationnement semi-auto, caméra 360°) 500
- Pack Cuir
  - Allure (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
  - Allure, GT Line, GT 400
- Pack électrique (sièges AV électriques à mémoires côté conducteur, sièges AV chauffants) (Allure, 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) (Allure, GT Line, GT) 850
- Toit ouvrant panoramique
  - Allure, GT 1 400
  - GT 1 200

PORSCHE

Macan ★★★★☆



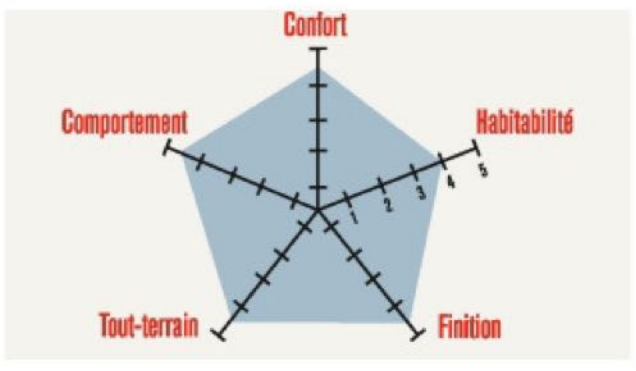
Bientôt restylé

Le Macan chamboule le marché des SUV compacts haut de gamme. Il marie la polyvalence d'un Cayenne et la sportivité d'un Cayman.

L x l x h (m) : 4,68 x 1,92 x 1,62

✚ Performances, comportement, présentation

▬ Tarifs, options nombreuses et chères



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Macan	252	15	58 835
S AJ 4X4	340	23	64 355
GTS	360	25	77 555
Turbo	400	29	87 350
Turbo Pack Performance	440	33	94 970

Équipements de série

- Macan et S : 6 airbags, clim. auto bizone, contrôle pressions pneus, essuie-glaces auto, ESP, hayon élec., jantes 18", mutlimédia 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 3 960
- 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 ★★★★½

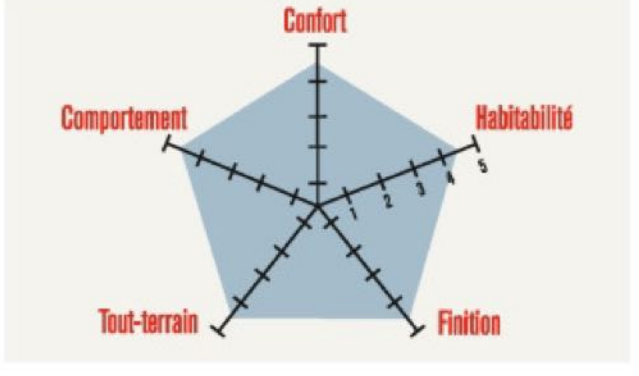


Lancé fin 2017, le Cayenne 3e du nom reprend le châssis de la Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

L x l x h (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
E-Hybrid AJ 4X4	462	21	92 304
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 bizone, 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, E-Hybrid : + 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 (non dispo Turbo) 1 362
- Audio Burmester 3D (autres modèles / 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, non dispo E-Hybrid) ..... 9 012 / 6 012
- Freins au carbure de tungstène (base et S, non dispo E-Hybrid) 3 000
- Pack Sport Chrono 1 104
- Peinture métallisée (série sur Turbo) 1 068
- Phares led adaptatifs (série sur Turbo) 900
- Phares led matriciels (autres modèles / Turbo) ..... 1 968 / 1 068
- Régulateur de vitesse adaptatif 1 716
- Roues arrière directrices 2 064
- Sellerie cuir unie/bicolore (base, E-Hybrid, S) ..... 3 324 / 3 924
- Sellerie cuir bicolore (Turbo) 600
- Sièges élec. (14 directions) à mémoires (base, E-Hybrid, S) 1 620
- Sièges sport adaptatifs (18 directions) (base, E-Hybrid, S) 2 004
- Surveillance des angles morts 780
- Suspensions adaptatives (base) 1 560
- Suspensions pneumatiques (base/S et E-Hybrid) ..... 3 714 / 2 154
- Système de vision nocturne 2 232
- Toit ouvrant panoramique 2 028

RENAULT

Captur ★★★☆☆

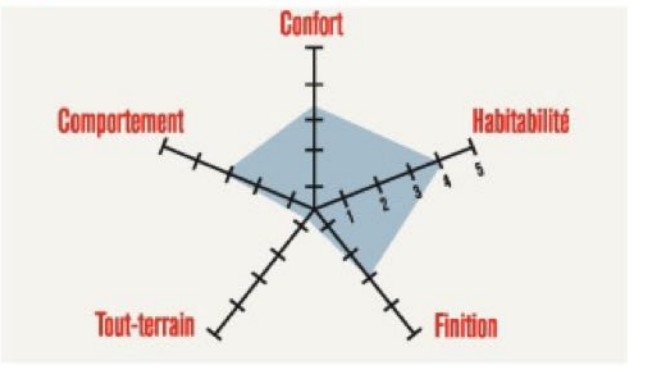


Restylé début 2017, le Captur améliore sa copie en finition et en équipement. Il pèche encore au chapitre du confort.

L x l x h (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	17 500
TCe 120 Zen AJ 4X4	120	6	20 300
TCe 150 Intens	150	5	25 200

dCi 90 Life	90	4	20 000
dCi 110 Intens	110	5	25 200

- 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 clef, 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, TCe 150, dCi 90 sauf Life) 1 600
- 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. régulée, capteurs pluie/luminosité (Zen).....450
- Pack Easy : accès et démarrage sans clef (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.....540/740
- 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

★★★½☆

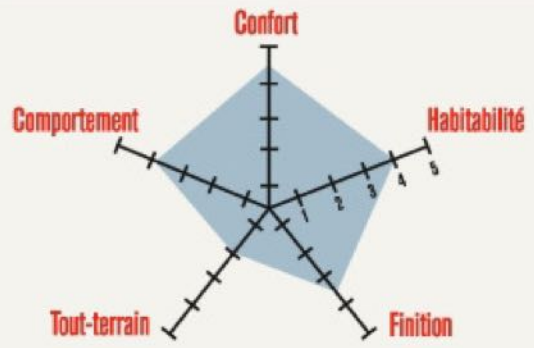


Frère jumeau du Nissan Qashqai, le Kadjar se fait apprécier pour son bon confort et son habitabilité. Il manque d'un caractère plus affirmé.

L x l x h (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	24 900
Energy TCe 165 Intens	165	9	31 200
Energy dCi 110 eco² Life	110	5	27 000
Energy dCi 130 Zen AJ 4X4	130	7	30 400

- 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 bizone, feux de route auto, radar de recul, rétros rabattables.
- Intens : + aide au station. 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).....1 700
- Boîte robotisée EDC (dCi 110 sauf Life).....1 700
- Bose sound system (Intens).....600
- Caméra de recul et radars AV/AR (Zen).....400
- Extended grip.....250
- Jantes alliage 19" (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

★★★½☆

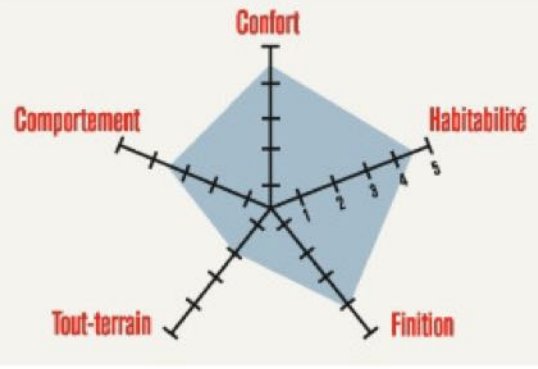


Étroitement dérivé du X-Trail, le Koelos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

L x l x h (m) : 4,45 x 1,84 x 1,60

✚ Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée

▬ Pas de 3e rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Energy dCi 130 Life 4x2 AJ 4X4	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)

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte au changement de voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizone, détecteur de luminosité, jantes 17", rétros ext. élec., régul./lim. de vitesse.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizone, 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 élec. 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)/19" (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

★★★½☆

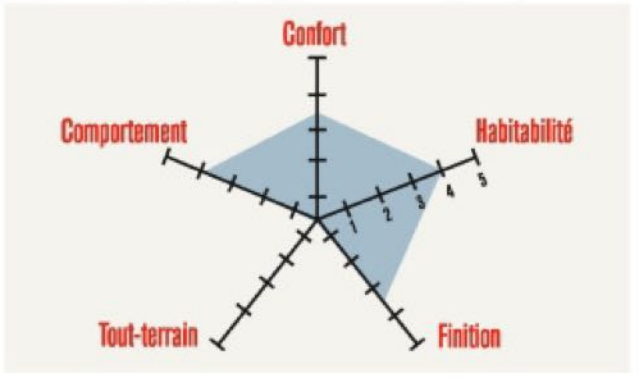


Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué fin 2017. Il affiche un prix attractif et un bon comportement. Sa finition est perfectible.

L x l x h (m) : 4,14 x 1,78 x 1,54

✚ Comportement équilibré, équipement, personnalisation

▬ Boîte longue, plastiques rigides, bruits aérodynamiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI Reference	95	5	16 700
1.0 EcoTSI Style AJ 4X4	115	6	19 970
1.5 TSI FR	150	8	24 095
1.6 TDI Reference	95	5	19 100
1.6 TDI Style	115	6	22 370

- Style : Reference + 2 550 €
- Xcellence : Style + 2 450 €
- FR : Style + 3 550 € (non dispo 1.0 TSI 95 ch et 1.6 TDI 95 ch)

Équipements de série

- Reference : 6 airbags, alerte pression pneus, audio 4 HP, ESP, clim. manu., écran multimédia 6,5", freinage d'urgence en ville, jantes acier 16", limiteur de vitesse, rétros élec.
- Style : + chargeur tél. induction, détect. fatigue, feux jour led, jantes alliage 16", nav. écran 8", interfaces smartphone, régulateur de vitesse.
- Xcellence : + accès/dém. sans clé, clim. auto bizone, détecteurs de pluie et de luminosité, radar recul, rétros rabat./dégivrants.
- FR : Style + caméra recul, clim. auto bizone, compteurs digitaux, détec. pluie/lum., jantes 17", phares full led, radars station. AV/AR, rétros rabat./dégivrants, suspension sport, station. semi-auto.

Options (€)

- Boîte auto DSG7 (1.0 EcoTSI 115)..... 1 330
- Compteurs numériques (non dispo Reference, série FR) 305
- Pack BeatsAudio (6 HP 300 W, roue de secours 18") (sauf Reference)...500
- Pack Easy (série FR)
  - Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif).....450
  - Xcellence (régulateur adaptatif).....200
- Pack full led (phares led, feux de route auto) (non dispo Reference)
  - Style 700
  - Xcellence.....600
- Pack Sentinelle (alerte angles morts, assistant sortie de stationnement AR)
  - Style (+ rétros ext. électriques et dégivrants).....350
  - Xcellence/FR.....350
- Pack Vision + (série FR)
  - Style (radars de stat. AV/AR, stat. semi-auto, caméra de recul).....750
  - Xcellence (radar de stat. AV, stat. semi-auto, caméra de recul).....550
- Peinture métallisée .....500 à 1 050
- Spring Pack (clim. auto bizone, rétros ext. rabattables et dégivrants, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. int. photo.) (Style).....550

Ateca ★★★★☆

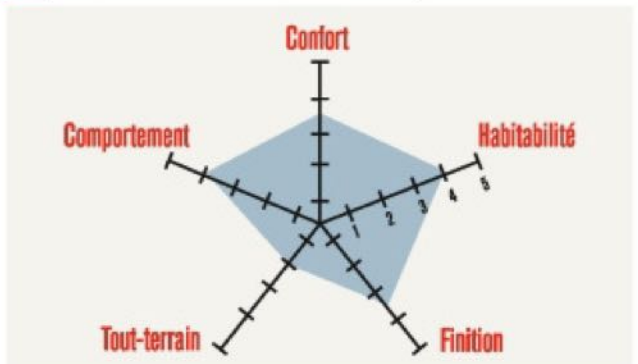


Premier SUV Seat, l'Ateca repose sur les dessous du Tiguan. Technologique, il offre un rapport prix/équipement bien étudié.

L x 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 TSI Reference	115	6	22 000
1.4 EcoTSI ACT Style	150	8	27 400
2.0 TFSI Xcellence/FR DSG7 4Drive	190	11	35 860
1.6 TDI Reference	115	6	26 300
2.0 TDI Style DSG7 4Drive AJ4X4	150	8	35 080
2.0 TDI Xcellence/FR DSG7 4Drive	190	10	38 235

▪ Style : Reference + 2 960 € (3 600 € sur TSI 115 ch)
▪ Xcellence : Style + 2 800 € (2 870 € sur TDI 115 ch, 3 060 € sur TSI, non dispo sur TSI 115 ch)
▪ FR : Style + 2 800 € sur TDI, 3 060 € sur TSI (non dispo TDI 115 ch BVM)

Équipements de série

▪ Reference : 6 airbags, airbag genoux conducteur, clim. man., ESP, dét. fatigue, freinage d'urgence en ville, jantes 16", lim. vitesse, multimédia écran tactile 6,5", rétros élec.
▪ Style : + accès sans clef, caméra recul, clim. auto bi-zone, dét. pluie/lum., GPS écran tactile 8", jantes 17", MirrorLink, Android et Apple, phares full led, radar recul, rég. vitesse, rétros rabat./dég.
▪ Xcellence : + caméra 360°, chargeur tél. induction, compteurs digitaux, modes de conduite, hayon mains libres, jantes 18", sellerie Alcantara, toit ouvrant pano.
▪ FR : Style +Beats Audio, caméra 360°, chargeur tél. induction, compteurs digitaux, éléments FR, jantes 18", modes de conduite, sellerie Alcantara.

Options (€)

▪ 4 roues motrices 4Drive (TSI 150 ch DSG7) 2 450
▪ Amortissement piloté DCC (non dispo Reference) 695
▪ Beats Audio (9 HP 300 W) (Style et Xcellence) 435
▪ Boîte auto DSG7 (TSI 150 ch et TDI 115 ch) 1 600
▪ Caméra 360° (Style) 560
▪ Compteurs digitaux (non dispo Reference, sur Style) 345
▪ Full Drive Assist :
- feux route auto, aide au maintien dans voie, assistant sortie de station. AR, surveillance angles morts (BVM) 740
- BVM + régulateur intelligent avec fontion embouteillage, arrêt auto en cas de défaillance conducteur (DSG) 955
▪ Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style et FR) 500
▪ Pack Hiver : sièges AV et buses de lave-glace chauffants, lave-phares ... 385
▪ Pack Navigation Easy Connect Pro : écran tactile 8", GPS 3D, reconnaissance vocale, lecteur CD/MP3, disque dur 10Go
- Style et Xcellence 515
- FR 260
▪ Park Assist : système de stationnement semi-auto (sauf Reference) 385
▪ Peinture vernie/métallisée 210/650
▪ Régulateur de vitesse adaptatif (sauf Reference) 185
▪ Toit panoramique (non dispo Reference) 1 100

ŠKODA

Karoq ★★★★☆

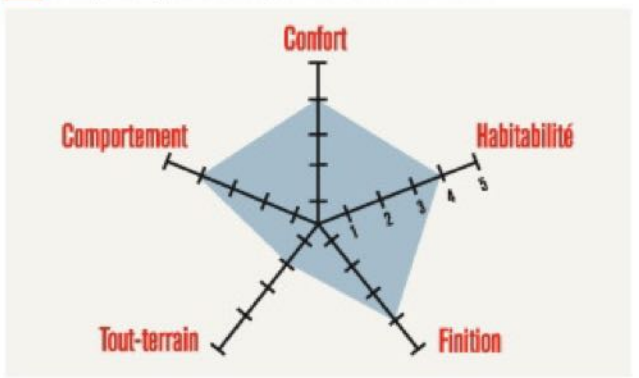


Le remplaçant du Yéti, lancé fin 2017, est un jumeau du Tiguan. Pratique, agréable à rouler, il manque seulement de personnalité.

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	25 590
1.5 TSI Ambition	150	8	27 980
1.6 TDI Ambition	116	6	28 820
2.0 TDI Ambition AJ4X4	150	8	30 580

▪ Style : Ambition +3 300 €

Équipements de série

▪ Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès et démarrage sans clé, audio 8 HP, clim. auto bizone, 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 dégivrants 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 (€)

▪ 4 roues motrices (2.0 TDI BVM6) 2 500
▪ Aide au maintien dans la voie 390
▪ Boîte auto DSG7 (TSI 150 et TDI 150 4x4) 1 600
▪ 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
▪ 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 ★★★★☆

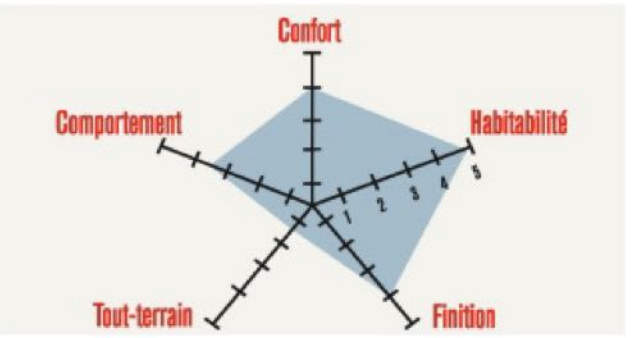


Dérivé du Tiguan, le Kodiaq offre une habitabilité généreuse (5 ou 7 places) et des astuces qui facilitent la vie. Prix attractif.

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 (€)
1.5 TSI Active	150	NC	26 050
1.5 TSI Ambition DSG7	150	NC	32 000
2.0 TSI Laurin & Klement	190	NC	44 090
2.0 TDI Active 4x4	150	NC	32 550
2.0 TDI Ambition DSG7 AJ4X4	150	NC	35 450
2.0 TDI Ambition DSG7 4x4	150	NC	37 450
2.0 TDI Ambition DSG7 4x4	190	NC	38 650

▪ Ambition : Active + 3 300 €
▪ Style : Ambition + 4 150 € (non dispo 1.5 TSI 150 BVM6)
▪ Laurin & Klement : Style + 4 090 € (non dispo 2.0 TDI 150 ch BVM6 4x4)

Équipements de série

▪ Active : 7 airbags, Bluetooth, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, Isofix, jantes 17", radar recul, radio 4HP écran 6,5", rég./lim. vitesse, rétros ext. élec. et dég., Smartlink (Mirrorlink, Android Auto et Apple CarPlay).
▪ Ambition : + appel d'urgence, clim. auto bi-zone, dém. sans clef, détect. pluie/luminosité, nav. écran tactile 8", radar station. AV, rétros ext. rabattables.
▪ Style : + accès sans clef, caméra recul, hayon mains libres, jantes 18", phares full led adaptatifs, rég.vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, siège conducteur électrique, sièges AV chauffants, surveillance des angles morts.
▪ Laurin & Klement : + caméra 360°, clim. trizone, compteurs digitaux, feux route auto, hi-fi Canton, jantes 19", sellerie cuir, sièges AV élect., toit ouvrant pano.

Options (€)

▪ 3e 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 AR led)/(Active) 900/410
▪ Climatisation automatique bi-zone (Active)/ tri-zone (autres) 500/270
▪ 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
- Colombus 3D avec commande vocale (autres) 1 100
▪ 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 ★★★☆☆

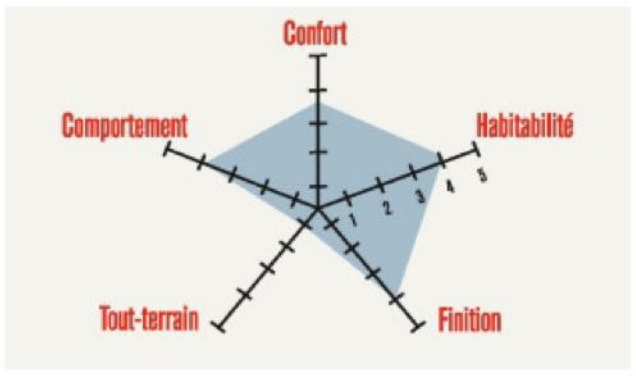


Un SUV moderne dans sa conception qui brille par son rapport prix/équipement séduisant. Existe en version allongée XLV.

L x l x h (m) : 4,20 (4,44) x 1,80 x 1,59

✚ Prix attractif, équipement riche, bonne habitabilité

▬ Comportement peu agile, direction artificielle, pneus



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
160 e-XGi Urban+	115	7	17 990
160 e-XGi Luxury	115	7	22 690
160 e-XDi Urban+	115	6	19 990
160 e-XDi Sport	115	6	23 240
160 e-XDi Luxury AJ 4X4	115	6	24 690
XLV 160 e-XDi Sport	115	6	24 640

Équipements de série

- Urban : 6 airbags, clim man., contrôle pression pneus, ESP, radio CD MP3 4 HP, rég. vitesse, rétros ext. élect. et dégivrants, jantes 16".
- Sport : + aide active maintien dans la voie, airbag genoux conducteur, alerte anti-collision, accès/démarrage sans clef, caméra recul, clim auto bizone, détec. pluie/ luminosité, écran tactile 7", freinage d'urgence, jantes 18", rétros ext. rabattables électriquement, rétro int. photosensible.
- Luxury : + phares HUD, radars AV/AR, sellerie cuir, sièges AV et volant chauffants, système de navigation Tom Tom, toit ouvrant.

Options (€)

- Boîte auto (e-XDi, non dispo Urban +) 1 500
- Peinture métallisée 490
- Transmission intégrale 4WD (e-XDi BVM, non dispo Urban +) 1 800

Korando ★★★☆☆

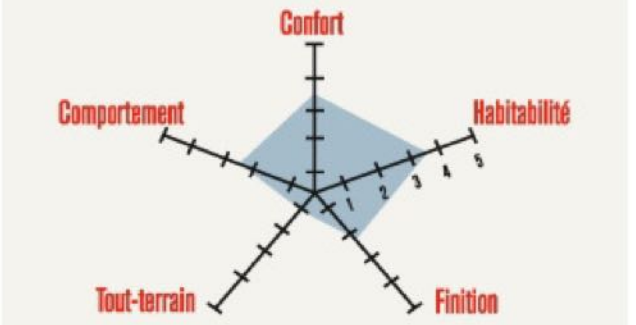


Le modèle compact du constructeur coréen est abouti. Il offre un équipement complet et un bon rapport qualité/prix.

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 AJ 4X4	178	10	27 490
220 e-XDi Pack Sport BVA	178	10	28 490

Équipements de série

- Pack Sport : 6 airbags, contrôle pression pneus, ESP, accès/démarrage sans clef, caméra recul, clim. auto, détect. pluie/lum., feux jour LED, GPS TomTom, jantes 18", radar recul, rég. vitesse, rétros ext. élec., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensible, radio MP3 écran tactile 7", sièges AV chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 500

SUBARU

SUBARU
Confidence in Motion
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

Forester ★★★½☆



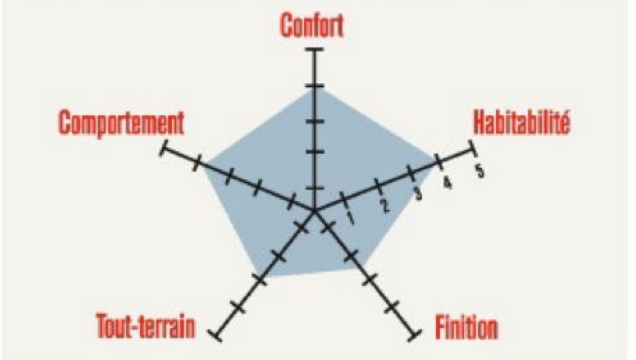
Bientôt remplacé

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 BVA8 AJ 4X4	150	8	31 990
2.0 XT Exclusive BVA8	240	15	44 990

- Premium : base + 3 000 €
- Luxury : Premium + 3 000 €
- Exclusive : Luxury + 3 000 €

Équipements de série

- Premium : + 6 airbags, aide active maintien dans la voie, assistant évitement, audio CD 6 HP, caméra de recul, clim. auto bizone, détec. pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence, jantes 17", rétros élec./dégivrants/rabattables, sièges AV chauffants. siège conducteur élec. 8 dir., rég. vitesse adaptatif.
- Luxury : + accès/démarrage sans clé, hayon électrique, toit ouvrant élec., nav., sellerie cuir.
- Exclusive : Luxury + Harman Kardon 8 HP, sièges AV électriques.

Options (€)

- Peinture métallisée 610

Outback ★★★☆☆

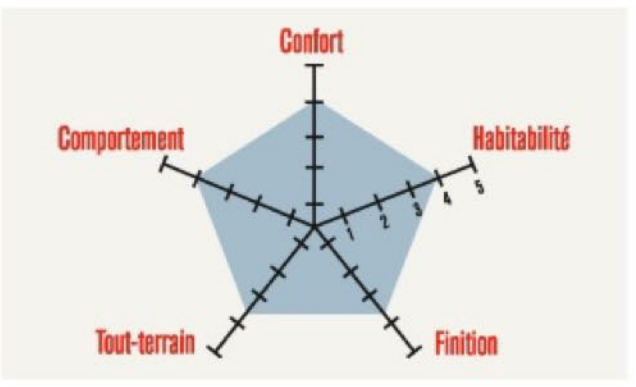


L'Outback est un grand break à caractère familial. Il reste néanmoins parfaitement adapté à un usage montagnard.

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	173	10	38 990
2.5i Luxury AJ 4X4	173	10	41 990
2.5i Exclusive	173	10	44 990

Équipements de série

- Premium : 7 airbags, radio CD-mp3 6 HP, accès/démarrage sans clé, aide active au maintien dans la voie, assistant anti-collision, caméra de recul, clim. auto bizone, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence, jantes 17", rég. vitesse, rétros ext. élec./dégivrants/rabattables, rég. vitesse adaptatif, sièges AV chauffants, toit ouvrant.
- Luxury : + hayon électrique, navigation, sellerie cuir.
- Exclusive : + audio Harman Kardon 12 HP, hayon élec., jantes 18".

Options (€)

- Peinture métallisée 610

XV ★★★½☆



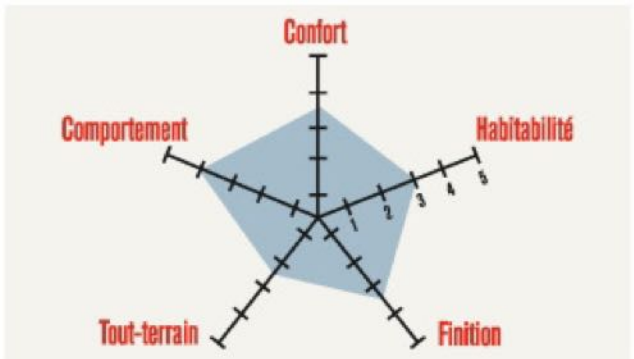
Nouvelle génération

Arrivée début 2018, la deuxième génération de XV progresse en comportement, confort et finition. Mais elle pâtit d'un appétit solide.

L x l x h (m) : 4,46 x 1,80 x 1,61

✚ Tenue de route/confort, habitabilité, dotation de série

▬ Moteur essence et CVT imposés, performances, conso



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.6i Premium	114	6	27 990
1.6i Luxury	114	6	29 990
2.0i Exclusive AJ 4X4	156	9	31 990

Équipements de série

▪ Premium : 7 airbags, accès/démarrage sans clef, alerte franch. de ligne, caméra de recul, freinage anticollision, rég. vitesse adaptatif, audio 6 HP, caméra de recul, clim. auto. bizone, détecteur pluie, Eyesight, ESP, interfaces smartphone, jantes 17", navigation écran 8", phares led directionnels, rég. vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables et dégivrants, sièges AV chauffants.
▪ Luxury : + accès sans clé, alerte angles morts, feux de route auto, sièges AV élec. 8 dir., sellerie cuir, toit ouvrant.
▪ Exclusive : + audio Harman Kardon, jantes 18".

Options (€)

▪ Peinture métallisée 610

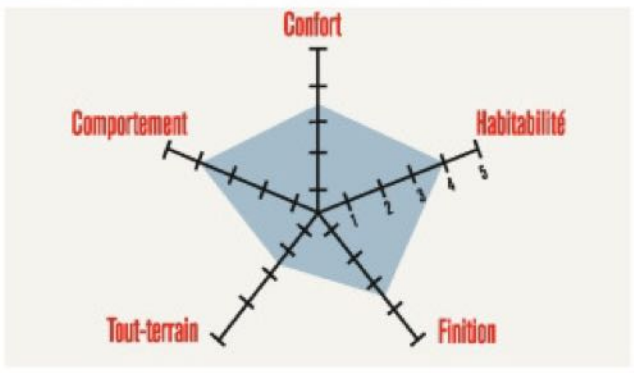
SUZUKI

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
S 1.4 BoosterJet	140	7	22 990
1.6 DDiS Privilège	120	6	21 790
1.6 DDiS Pack AJ 4X4	120	6	23 690
1.6 DDiS Pack TCSS AllGrip	120	6	27 290

Équipements de série

▪ Avantage : 7 airbags, ESP, Bluetooth, contrôle pression pneus, clim. man., rétros électriques, radio CD-mp3 USB 4 HP, jantes 16", vitres AV électriques.
▪ Privilège : + caméra recul, clim. auto., écran tactile 7" MirrorLink, jantes 17", rég./lim. vitesse, rétros dégivrants.
▪ Privilège AllGrip : + régulateur de vitesse intelligent, système anti-collision.
▪ Pack : Privilège + accès/dém. clef, détect. pluie/lim., GPS 3D, phares led, radars de station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, rétros rabattables, sellerie cuir/microfibre, sièges avant chauffants, système anti-collision.
S : + sellerie microfibre spécifique, kit carrosserie.

Options (€)

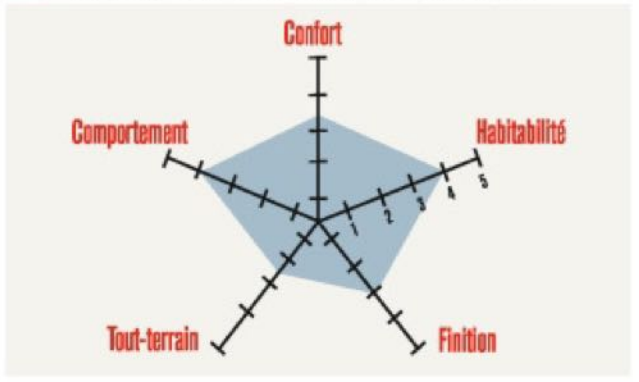
▪ AllGrip (4 roues motrices) (non dispo Avantage) 2 000
▪ Boîte auto (Pack et Vitara S) 1 600
▪ Pack baroudeur 730
▪ Pack Urban 660
▪ Peinture métallisée/ So'color (sauf Avantage) 530/850
▪ Sellerie cuir partiel (sauf Avantage) 1 450
▪ Toit ouvrant panoramique (Pack sauf Auto 1.6 VVT) 800

S-Cross ★★★☆☆



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 AJ 4X4	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, Bluetooth, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, rég./lim. vitesse, rétros élec., système audio CD 4 HP, volant multifonction.
▪ Privilège : + accès/dém. sans clef, caméra recul, clim. auto bi-zone, détec. pluie/lum., interfaces smartphone, jantes 17", multimédia écran 7", phares full led, rétros rabat. et dég., sièges AV chauffants, système audio 6 HP, volant cuir.
▪ Style : + freinage auto d'urgence, radars stat. AV/AR, rég. 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

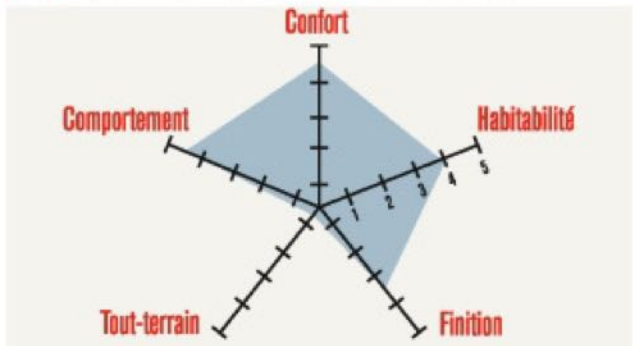
TESLA

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 1,68

✚ Performances, autonomie, équipement high-tech, bonus
▬ Prix, portes Falcon encombrantes, modularité limitée



TYPE	KWH	PA	PRIX (€)
75D	75	9	87 000
100D	100	10	106 600
P100D	100	10	152 300

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 : + 3e 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

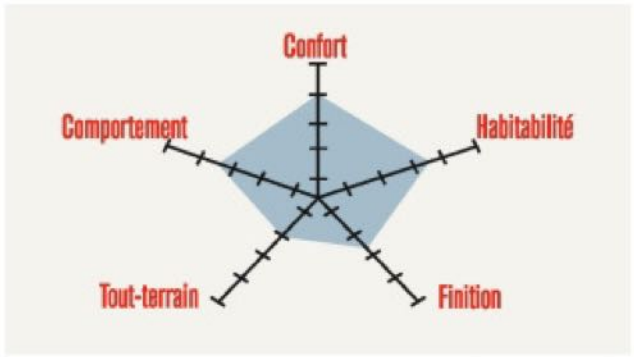
TOYOTA

C-HR ★★★½☆



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 AJ 4X4	122	6	32 300

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 clef, 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 ★★★☆☆



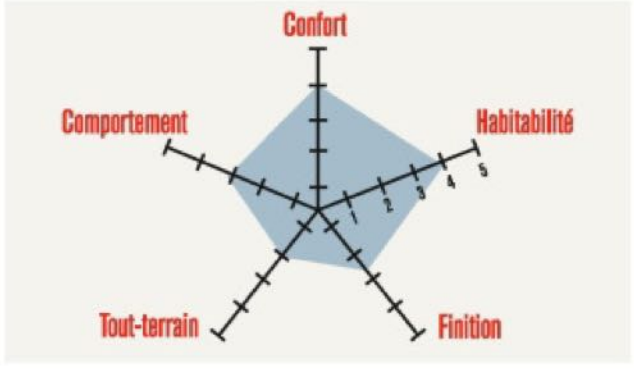
Bientôt remplacé

Cette version restylée de la 4e 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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
VVT-i 151 Active 4WD	151	9	31 000
VVT-i 151 Dynamic Edition 4WD	151	9	33 400
VVT-i 151 Lounge CVT 4WD	151	9	39 800
Hybride Tendance	197	8	34 600
Hybride Dynamic Edition	197	8	35 900
Hybride Lounge	197	8	40 900
D-4D 143 Active 2WD	143	7	30 000
D-4D 143 Dynamic Edition 2WD AJ 4X4	143	7	32 400
D-4D 143 Lounge 2WD	143	7	37 300

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genoux 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 clef, allumage auto. des phares et des essuie-glaces, clim. auto. bizone, 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 ★★★☆☆

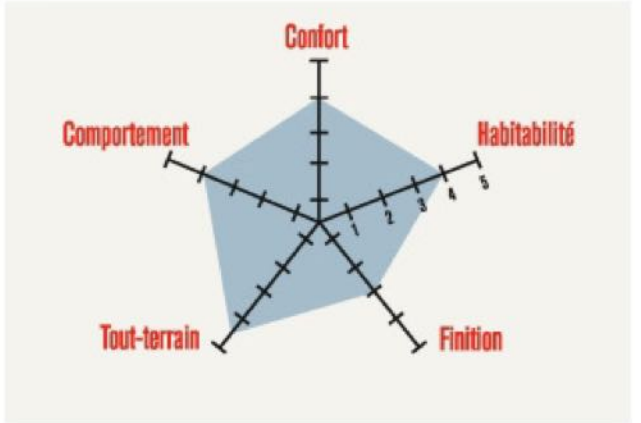


Restylé début 2018, le Land Cruiser reste un des derniers baroudeurs civilisés du marché. Il offre un agrément de conduite à part mais réel.

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

✚ Option 7 places, confort, équipement, efficacité en tout-terrain

▬ Comportement pataud, qualité de certains plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3 portes			
D-4D Le Cap	177	11	37 400
D-4D Life	177	11	42 500
D-4D Légende	177	11	46 600
D-4D Lounge	177	11	50 000
5 portes			
D-4D Le Cap	177	11	40 100
D-4D Life	177	11	45 300
D-4D Légende AJ 4X4	177	11	49 900
D-4D Lounge	177	11	56 600
D-4D Lounge Pack Techno BVA	177	11	68 500

Équipements de série

- LeCap : 7 airbags, accès/démarrage sans clé, audio-CD 6 HP, ESP, clim. man., contrôle pression pneus, détecteur luminosité, jantes acier 17", rétros ext. dégivrants/rabattables.
- Life : + audio 9 HP, caméra recul, clim. auto bizone, rég. vitesse, multimédia écran tactile 7", jantes alliage 17".
- Légende : + détecteur pluie, jantes 19", phares led (5 portes), radars station. AV/AR, rétro int. électrochromatique, sièges AV élec./chauffants (5 portes), Toyota Safety Sense (BVA).
- Lounge : + audio JBL 14 HP, clim. auto trizone, navigation Europe écran 8", sellerie cuir, sièges AV chauffants/ventilés (5 portes), sièges AR chauffants (5 portes), toit ouvrant.
- Lounge Pack Techno : + alerte angles morts, contrôle roulis, modes de conduite, station. semi-auto, suspensions adaptatives.

Options (€)

- Boîte automatique (Life, Légende et Lounge) 2 000
- Pack 7 places (Life, Légende et Lounge / Lounge Pack Techno) 1 900/2 600
- Peinture noire/métallisée/nacrée 500/800/1 200
- Toit ouvrant (Life et Légende) 1 100
- Touch & Go+2 : nav. Europe écran 7" (Life) 870
- Touch & Go+2 : nav. Europe écran 7" audio JBL 14 HP (Légende) 1 900

VOLKSWAGEN

T-Roc ★★★★☆

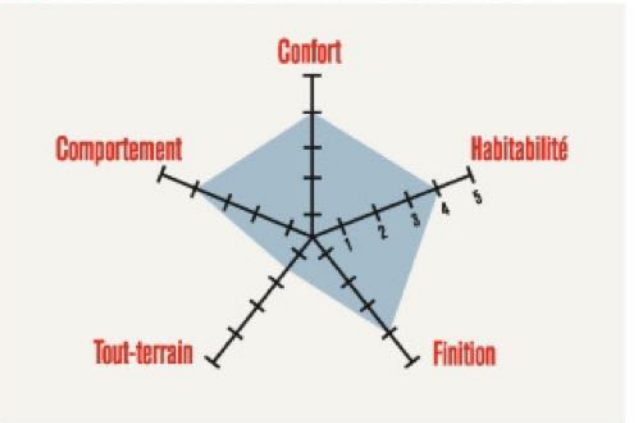


Lancé fin 2017, le T-Roc se positionne entre un 2008 et un 3008. Il repose sur un châssis de Golf et en reprend bon nombre d'équipements.

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	22 340
1.5 TSI Evo Lounge AJ 4X4	150	8	26 620
2.0 TSI DSG7 4Motion Carat	190	11	34 430
1.6 TDI	115	6	25 720
2.0 TDI DSG7 4Motion Lounge	150	8	33 750

- Lounge : T-Roc + 2 350 € (1.0 TSI 115), + 2 290 € (1.6 TDI 115)
- Carat : Lounge + 2 650 € (non dispo 1.0 TSI 115 et 1.6 TDI 115)
- Carat Exclusive/R-Line : Carat + 2 800 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active maintien voie, alerte pression pneus, clim. manu., détec. pluie/ lum., ESP, freinage d'urgence, 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 clef, alerte d'angle mort, caméra de recul, compteurs 100% digitaux 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.
- R-Line : Carat + châssis sport, hayon élec., jantes 18", modes conduite.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clef (base et Lounge) 420
- Boîte auto DSG7 (1.5 TSI 150) 1 950
- Châssis sport (non dispo base) 490
- Compteurs 100 % digitaux 10,2" (non dispo base, Lounge) 540
- Hayon électrique 420
- Interfaces MirrorLink, Apple CarPlay, Android Auto (base, Lounge) 250
- Navigation Europe de l'ouest 2,50
  - base 1 470
  - Lounge 850
- Pack City (stationnement semi-auto, alerte d'angles morts, accès et démarrage sans clef) (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 8 HP 300 W (non dispo base) 600
- Toit ouvrant panoramique 1 350

Tiguan ★★★★☆

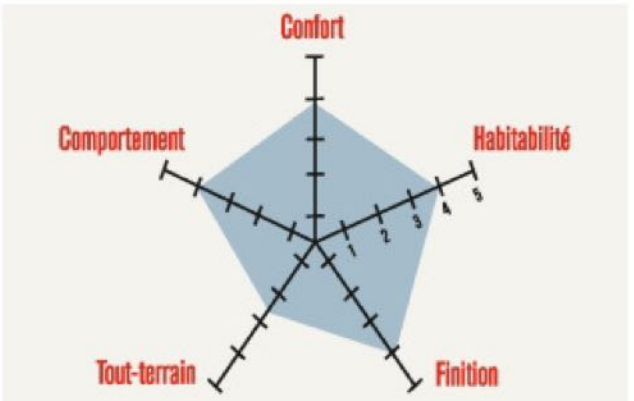


Entièrement renouvelé en 2016, le Tiguan se distingue par son habitabilité et ses aides à la conduite. Comportement rassurant.

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 (€)
1.5 TSi Trendline	150	NC	30 610
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	190	NC	43 400
2.0 TDI Trendline AJ 4X4	150	8	33 700
2.0 TDI Carat DSG7 4WD	190	11	46 240

- Confortline : Trendline + 3 160 € et 3 090 € (TSI 150)
- Carat : Confortline + 3 560 € et 3 470 € (TSI 150 DSG7, non dispo BVM6)
- Carat Exclusive : Carat + 2 530 €, 2 500 € (TSI 150) et 3 540 € (sur TSI et TDI 190)

Équipements de série

- Trendline : 7 airbags, aide maintien dans voie, contrôle pression pneus, clim. man., ESP, détecteurs pluie/luminosité, freinage auto en ville, jantes 17", multimédia écran tactile 6,5" avec radio CD/MP3, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégivrants.
- Confortline : + accès/dém.sans clef, caméra de recul, clim. auto trois zones, feux route auto, multimédia écran tactile 8", radars de station. AV/AR, rég. vitesse adaptatif, rétros rabat., station. semi-auto.
- Carat : + compteurs digitaux, jantes 18", GPS Europe, phares LED adaptatifs, services connectés, toit ouvrant pano.
- Carat Exclusive : + apps, assistant sortie station., hayon mains libres, lecteur DVD, nav. 3D écran tactile 9,2" et disque dur 64 Go, sellerie cuir, sièges AV chauffants, siège cond. élec., alerte angles morts.

Options (€)

- 4Motion (TDI 150 DSG7) 1 520
- Affichage tête haute (sauf Trendline) 640
- Amortissement piloté (sauf Trendline) 1 205
- Boîte à double embrayage DSG7
  - TSI 150 (sauf Trendline) 2 090
  - TDI 150 4Motion 2 120
- Caméra 360° (sauf Trendline) 395
- Châssis sport (sauf Trendline) 220
- Compteurs digitaux (sauf Trendline) 750
- Ouverture coffre mains libres (sauf Trendline) 435
- Pack Drive Assist (multimédia écran 8", GPS Europe, apps, rég. adaptatif, alerte angles morts) (Confortline) 700
- Pack Premium (affichage tête haute, caméras 360°, sièges AV passager électrique, hi-fi Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 305
- Pack Techno (système GPS et multimédia écran 8", caméra 360°, surveillance angles morts, assistant sortie stationnement) (Carat) 1 305
- Pack Zen (sièges AV massants, sièges AV/volant chauffants, affichage tête haute, hayon mains libres) (Confortline et Carat) 1 510
- Peintures métallisées ou nacrées 650
- Phares à LED adaptatifs (Confortline) 1 915
- Sellerie cuir avec sièges AV chauffants et siège conducteur électrique
  - Confortline 2 015
  - Carat 1 710
  - Carat Exclusive 365
- Surveillance angles morts et sortie station. (série Carat Edition) 505
- Système audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat, Carat Exclusive) 780
- Système GPS et multimédia écran tactile 8"
  - Confortline 1 470
  - Carat 860
- Système GPS 3D et multimédia écran 9,2", disque dur 64 Go, apps pour 36 mois (Google Earth, météo, actus) (série Carat Edition)
  - Confortline 2 300
  - Carat 1 560
- Toit ouvrant panoramique (Confortline) 1 430

Tiguan Allspace ★★★★☆

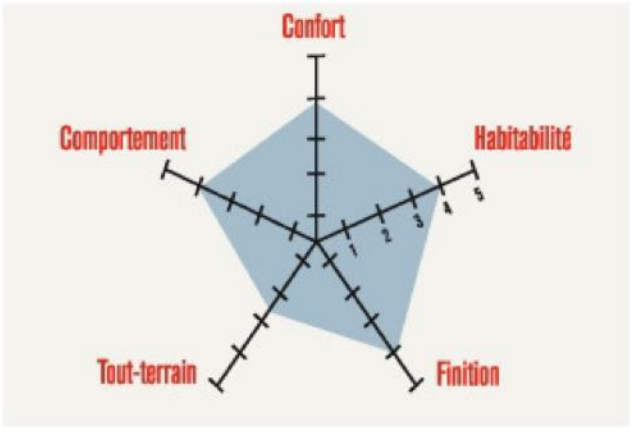


Déclinaison 7 places du Tiguan apparue fin 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont petites.

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 petites



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 TSI Trendline	150	8	33 420
2.0 TSI Carat DSG7 4Motion	180	NC	46 660
2.0 TDI Trendline AJ 4X4	150	8	36 230
2.0 TDI Carat DSG7 4Motion	190	11	49 100

- Confortline : Trendline + 3 720 €
- Carat : Confortline + 3 340 € (non dispo 1.5 TSI)
- Carat Exclusive : Carat + 2 720 € et 3 730 € (TSI et TDI 190)

Équipements de série

- Trendline : 7 airbags, aide active maintien dans voie, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence auto, jantes 17", multimédia écran 6,5", radio 8 HP, rég. vitesse adaptatif, rétros élec./dégivrants.
- Confortline : + accès/dém. sans clé, caméra recul, clim. auto, feux de route auto, hayon élec., multimédia écran 8", radars station. AV/AR, rétros rabat.
- Carat : + compteurs digitaux, hayon mains libres, jantes 18", nav. Europe Ouest, phares led adaptatifs, toit panoramique.
- Carat Exclusive : + aide active au maintien dans la voie, apps, châssis/direction dynamiques, nav. 3D écran 9,2" DD 64 Go, rég. vitesse fonction embouteillage (BVA), sellerie cuir, siègs cond. élec., sièges AV chauffants.

Options (€)

- 4Motion (TDI 150 DSG7 sauf Trendline) 1 520
- Affichage tête haute (non dispo Trendline) 640
- Amortissement piloté (non dispo Trendline) 1 205
- Audio Dynaudio 9 HP 400 W (Carat et Carat Exclusive) 780
- Boîte auto DSG7 (TSI 150 Confortline et TDI 150 sauf Trendline) 2 110
- Caméra 360° (non dispo Trendline) 395
- Compteurs digitaux (Confortline) 750
- Navigation Europe Ouest écran 8" (série Carat)
  - Trendline 1 470
  - Confortline 860
- Navigation 3D écran 9,2", DD 64 Go et apps
  - Confortline 2 300
  - Carat 1 560
- Pack Drive Assist (nav. écran 8", caméra 360°, alerte angles morts) (Confortline) 1 305
- Pack Premium (affichage tête haute, caméra 360°, siège pass. élec., audio Dynaudio) (Carat Exclusive) 1 305
- Pack Techno (nav. 3D écran 9,2", caméra 360°, alerte angles morts) (Carat) 1 305
- Peinture métallisée 650

- Phares led avec gestion auto feux de route (Confortline) 2 060
- Sellerie cuir avec sièges cond. élec. et sièges AV chauffants
  - Confortline 2 015
  - Carat 1 710
- Sellerie cuir avec sièges AV élec. 12 dir. et chauffants
  - Carat 2 115
  - Carat Exclusive 365
- Sellerie Ergo Active (sièges AV massants et chauffants)
  - Confortline 960
  - Carat 565
- Side Assist
  - alerte angle morts (BVM) 505
  - alerte angle morts, rég. vitesse fonction embouteillage (BVA) 505
- Toit panoramique (Confortline) 1 430

Touareg ★★★★☆



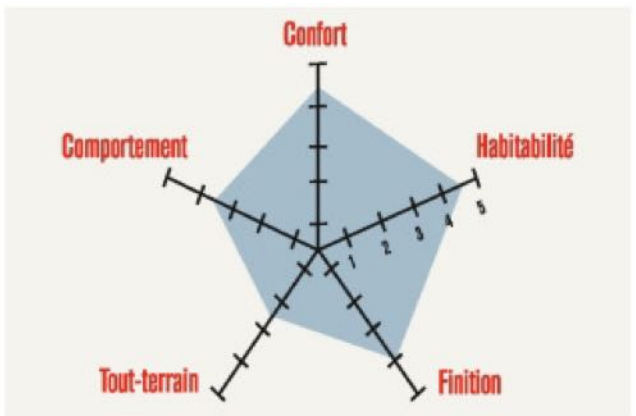
Nouvelle génération

Le Touareg III est arrivé mi-2018. Confortable, accueillant, il mise sur la technologie. Mais il est cher et sa conduite manque de saveur.

L x l x h (m) : 4,88 x 1,98 x 1,72

✚ Douceur de conduite, confort, technologie embarquée

▬ Sensation de lourdeur, prix, options nombreuses



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 V6 TDI 4Motion AJ 4X4	231	NC	56 100
3.0 V6 TDI 4Motion Carat	286	NC	70 450

- Carat : base + 8 930 €
- Carat Exclusive : Carat + 8 450 €
- R-line : base + 11 480 €
- R-line Exclusive : R-line + 7 800 €

Équipements de série

- Base : 6 airbags, aide active maintien dans voie, aide station. AV/AR, capot actif choc piéton, clim. auto, freinage auto d'urgence, feux de route auto, jantes 18", navi. écran tactile 9,2" disque dur 64 Go, phares led, radar station. AV/AR, rég. vit. adaptatif, rétros ext. élec., dégivrants, rabat. et photo., volant multifonction cuir.
- Carat : base + accès sans clé, app-connect, arrêt auto en cas de problème conducteur, assistant changement voie, caméra recul, conduite semi-auto embouteillages, hayon mains libres, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, station. semi-auto, surveillance intersection.
- Carat Exclusive : Carat + affichage tête haute, jantes 19", phares Matrix led, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.
- R-Line : base + accès sans clé, app-connect, arrêt auto en cas de problème conducteur, assistant changement voie, caméra recul, conduite semi-auto embouteillages, hayon mains libres, jantes 20", sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, station. semi-auto, surveillance intersection.
- R-Line Exclusive : R-Line + affichage tête haute, phares Matrix led, services connectés, tableau de bord digital, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Affichage tête haute (série sur Exclusive) 1 400
- Alarme 355
- Climatisation auto 4 zones 975
- Contrôle de la pression des pneus 215
- Pack Offroad (plaque moteur, 2 modes de conduite dédiés) 675
- Pack Mémoire Premium (sièges AV électriques à mémoires, colonne de direction électrique) (non dispo base) 670
- Pack Sécurité Plus (airbags genoux conducteur et latéraux AR) 650
- Pack Voyage (crochet d'attelage électrique, assistant manœuvres remorque, sièges massants, prise 230 V) 2 150
- Peinture métallisée ..... de 1 250 à 1 625
- Phares IQ.Light Matrix led (non dispo base, série Exclusive) 2 010
- Sellerie cuir Savona
  - Carat et Carat Exclusive 820
  - R-line et R-line Exclusive 1 055
- Sièges AV massants et ventilés (non dispo base) 1 355
- Suspension pneumatique avec roues AR directrices (non dispo base) .. 3 060
- Système audio Dynaudio 14 HP 730 W 1 820
- Tableau de bord digital (non dispo base, série Exclusive) 3 760
- Toit ouvrant panoramique 1 450

VOLVO



XC40 ★★★½☆

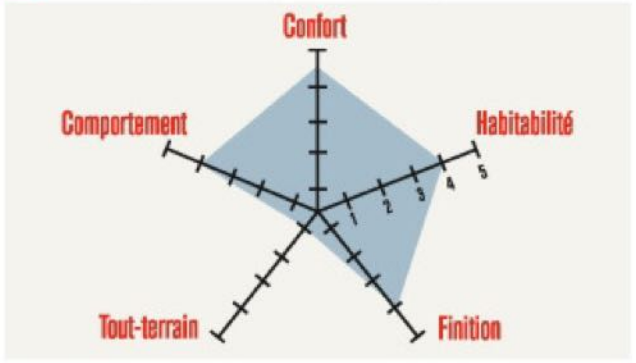


Lancé fin 2017, le XC40 offre une alternative aux Allemands. Niveaux de sécurité et de confort élevés mais le poids pénalise les performances.

L x l x h (m) : 4,43 x 1,86 x 1,66

✚ Ambiance intérieure, confort de roulement, aspects pratiques

▬ Poids élevé, prix costaud, alertes intrusives, consommation



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
D3 AJ 4X4	150	8	33 450
D4 BVA8 AWD Momentum	190	10	43 600
T3	156	9	30 850
T4 BVA8 Momentum	190	11	39 550
T5 BVA8 AWD Momentum	247	15	44 450

- Momentum : XC40 + 2 750 €
- R-Design (D4, T4, T5)/Inscription : Momentum + 4 070 €
- Inscription Luxe : Inscription + 5 380 €

Équipements de série

- Base : 7 airbags, alerte franch. ligne, appel urgence/assistance, audio 3 HP 80 W, clim. man., compteurs digitaux, contrôle pression pneus, détect. pluie/luminosité, ESP, freinage d'urgence (collision/piétons/intersection), jantes 17", multimédia écran 9" commandes vocales, phares led, systèmes antisortie de route/anticollision actifs, rég./lim. vitesse.
- Momentum : + audio 8 HP 250 W, chargeur induction, clim. auto, interfaces smartphone, jantes 18", radars stat. AV/AR, rétros ext. rabattables.
- R-Design : + antibrouillards led, châssis sport, éléments esthétiques R-Design, nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie Nubuck/cuir.
- Inscription : Momentum + antibrouillards led, peinture métal., nav. 3D Europe avec services connectés, sellerie cuir.
- Inscription Luxe : + accès sans clé, alerte angles morts/trafic marche AR, alerte active collision AR, aide active maintien dans la voie, caméra recul, clim. bizone, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Accès sans clé (non dispo base) 420
- Audio Harman Kardon 13 HP 600 W (non dispo base) 750
- Caméra 360° (non dispo base)
  - toutes finitions 990
  - Inscription Luxe 540
- Climatisation auto bizone
  - base 540
  - autres finitions 240
- Hayon électrique 480
- Navigation 3D Europe services connectés (base, Momentum) 1 170
- Pack Accessibilité Pro (hayon élec. mains libres, accès sans clé) (non dispo base) 1 000
- Pack Climatisation (clim. auto bizone, toit ouvrant panoramique) (non dispo base) 1 350
- Pack Intellisafe Pro (régulateur adaptatif, surveillance angles morts, alerte trafic marche AR, aide active maintien dans la voie) 1 500
- Pack Prestige (clim auto bizone, sièges AV élec. à mémoires côté conducteur, toit ouvrant panoramique)
  - Momentum/Inscription 1 930
  - R-Design 1 850
- Pack Park assist (caméra de recul, radars AV/AR) (non dispo base) 600
- Pack Techno (caméra de recul, nav. 3D Europe avec services connectés)
  - base/Momentum 1 680
  - R-Design/Inscription 510
- Peinture métallisée 1 000
- Phares full led directionnels (non dispo base) 540
- Sellerie cuir
  - Base 1 680
  - Momentum 1 200
  - R-Design 630
- Sièges conducteur/passager électriques 540/380
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (non dispo base)
  - toutes finitions 650
  - Inscription Luxe 240
- Suspensions pilotées (non dispo base) 840
- Toit ouvrant panoramique (non dispo base) 1 320

XC60 ★★★★☆

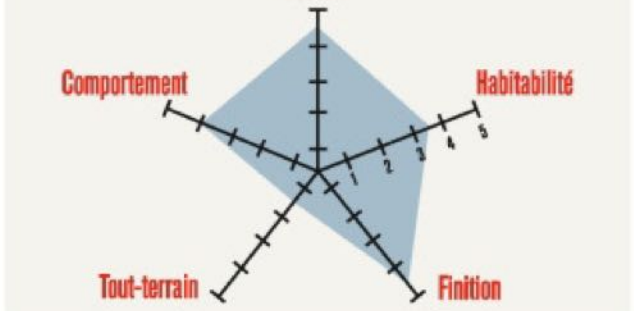


Le XC60 deuxième génération s'inspire de son grand frère. Son confort de roulement est excellent, comme sa finition et son niveau de sécurité.

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



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
T5 BVA8 Momentum	250	15	50 510
T8 Twin Engine	320+87	18	66 110
D3 Momentum	150	8	41 910
D4 Momentum AJ 4X4	190	10	44 810
D5 BVA8 AWD Momentum	235	14	53 910

- R-Design : Momentum + 5 250 € (4 800 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 6 650 € (6 200 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 6 080 € (4 930 € sur T8 Twin Engine)

Équipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans la voie, appel urgence/assistance, assistant manœuvre d'évitement, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, détec. pluie/luminosité, écran multimédia 9", ESP, freinage d'urgence auto, jantes 18", phares led, radar de recul, radio 10 HP 330 W, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec./rabattables, sellerie tissu-simili cuir, système anti-sortie de route actif.
- R-Design : Momentum + châssis sport, compteurs digitaux 12,3", éléments esthétiques R-Design, hayon élec., jantes 19", nav. 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges sport.
- Inscription : Momentum + compteurs digitaux 12,3", hayon électrique, jantes 19", navigation 3D Europe, radar stat. AV, sellerie cuir, siège condducteur élec.
- Inscription Luxe : Inscription + accès/démarrage sans clé, affichage tête haut, caméra recul, hayon mains libres, IntelliSafe Assist (régulateur adaptatif, aide active au maintien dans la voie), IntelliSafe Surround (surveillance angles morts, alerte trafic marche AR), sièges AV élec. et chauffants, toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4 roues motrices (D4 Geartronic8)..... 2 400
- Accès et démarrage sans clef avec hayon mains libres 600
- Affichage tête haute couleur..... 1 200
- Banquette rabattable électriquement 430
- Boîte automatique Geartronic8 (D4)..... 2 200
- 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 clef, hayon électrique (tous Momentum/Momentum T8)..... 950/900
- Pack City Sensus : compteurs digitaux 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 ★★★★☆

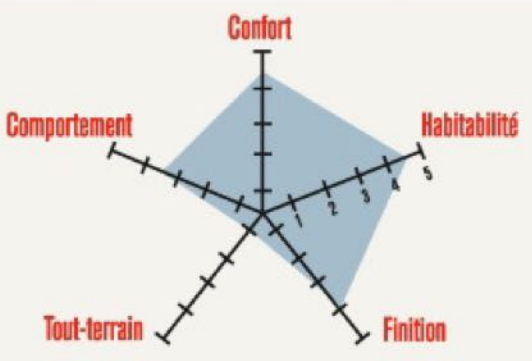


Volvo est parti d'une feuille blanche pour le XC90 II. Celui-ci conserve cependant 7 places et gagne une version hybride rechargeable.

L x l x h (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 (€)
D5 BVA8 AWD Momentum 5 places AJ 4X4	235	14	63 000
T8 TE BVA8 AWD Momentum 7 places	320+87	18	79 700
T8 TE BVA8 AWD Excellence 4 places	320+87	18	124 500

- R-Design : Momentum + 7 700 € (6 900 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription : Momentum + 7 700 € (7 000 € sur T8 Twin Engine)
- Inscription Luxe : Inscription + 4 200 € (2 800 € sur T8 Twin Engine)

Équipements de série

- Momentum : 7 airbags, aide active maintien dans la voie, appel urgence/assistance, clim. auto. bi-zone, compteurs digitaux, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détec. pluie/luminosité, ESP, freinage auto détection piétons, gestion auto feux de route, hayon élec., interfaces smartphone, jantes 19", multimédia écran tactile 9" services connectés, nav. 3D Europe, phares led adaptatifs, radars stat. AV/AR, radio Volvo 10 HP 330 W, rég. vitesse adaptatif, rétros ext. élec./rabattables, sellerie cuir, système anti-collision et assistant actif d'évitement, système anti-sortie de route actif.
- R-Design : Momentum + accès sans clef, éléments esthétiques spécifiques, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV élec./chauffants.
- Inscription : Momentum + accès sans clef, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa, sièges AV élec./chauffants.
- T8 Twin Engine R-Design/Inscription : R-Design/Inscription + chauffage additionnel programmable, clim. auto. 4 zones et 3e rangée, toit ouvrant panoramique.
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sièges AV ventilés/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 (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 3e 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 chassis 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.



GARAGE DU CLOS SAS
ZA de l'Autodrome - 2 avenue Etorre Buggati 91 310 LINAS
01 69 80 72 80 - garageduclos@wanadoo.fr

MEILLEUR 2017

GARAGE DU CLOS SAS
45/47 avenue du général de Gaulle - 91 140 VILLEBON SUR YVETTE
01 69 31 55 00 - gdcvillebon@wanadoo.fr



FORESTER
GAMME À PARTIR DE
31 990 €(1)

SUBARU
Confidence in Motion*

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

Très agile grâce à l'association de son moteur boxer et sa transmission intégrale de série, vous bénéficiez d'une sérénité à toute épreuve. Le Forester concentre la haute technologie Subaru au sein d'un vrai 4x4 très confortable pour vivre partout intensément.

- 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.

GARANTIE + ASSISTANCE 3 ans

RENDEZ-VOUS SUR **SUBARU.FR**

(1) Gamme Forester à partir de 31 990 € (prix du Forester 2.0i Premium EyeSight). **Modèle présenté :** Forester 2.0i Premium EyeSight **32 600 €** (PM incluse).
Tarifs TTC publics au 1er janvier 2018. **Consommations et émissions de CO_2 (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km.**

SUBARU PARTENAIRE DE FFA FFHG

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



Retrouvez nos 80 concessionnaires sur **subaru.fr**

ADKEYS *La Confiance en Mouvement.

TOUT EST DANS LA DIFFÉRENCE.

XC90 T8 HYBRIDE 390 CH AWD MOMENTUM
7 PLACES GEARTRONIC 8

990€*/MOIS
SANS APPORT
LLD* 48 MOIS / 60 000 KM

ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE 24/24 INCLUS JUSQU'AU 15/12/2018



VOLVO CARS FLEET SERVICES
390 CH
Euromix : 2,10L - CO_2 : 59g
Écotaxe neutre
Zéro TVS**

RENDEZ-VOUS D'ESSAI SUR ACTENA.FR

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule XC90 T8 HYBRIDE AWD MOMENTUM GEARTRONIC 8 7 PLACES avec option peinture métallisée. Offre édictée sur la base du tarif au 01/09/2017. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée variable de 48 mois et un kilométrage variable de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 15/12/2018, sauf modifications du tarif constructeur, des taux nuanciers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés, réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie nancière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677.
XC90 T8 HYBRIDE GEARTRONIC 8 7 PLACES : Consommation Euromix (L/100 km) : 2,10 - CO2 rejeté (g/km) : 59.
** Zéro TVS pendant les 24 premiers mois du contrat.

ACTENA AUTOMOBILES

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

PRIOD © VICTOR/PARIS



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

DISCOVERY

SEPT VRAIES PLACES* POUR PARTAGER L'AVENTURE

LAND ROVER

ABOVE & BEYOND



À PARTIR DE 695 €/MOIS[1] AVEC APPORT DE 7 000 €
ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS[2]
LLD SUR 37 MOIS

Des technologies de pointe, un design novateur et un confort de conduite absolu : voici ce que vous réserve le Discovery. Avec son incroyable polyvalence et ses capacités exceptionnelles, le Discovery vous invite sans cesse à franchir de nouveaux horizons.

Venez découvrir le Land Rover Discovery chez votre concessionnaire :

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

* Disponibles en option

[1] Exemple pour un Discovery S Sd4 au tarif constructeur du 12/09/2017 en **location longue durée sur 37 mois et 40000 km maximum,** soit **36 loyers mensuels de 695 € TTC après un apport de 7 000 € TTC.** Offre non cumulable, réservée aux particuliers **valable jusqu'au 12/12/2018** dans le réseau Land Rover participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de LEASYS France, SAS – 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes – 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurances n°ORIAS : 08045147.

[2] La prestation d'assistance garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances.

Modèle présenté : Discovery HSE Luxury sD4 avec options à **1 154 €/mois après un apport de 7 000 € TTC.**
Les informations, notamment les valeurs d'émissions de CO_2 et de consommations présentes sur cette annonce sont données à titre indicatif, et s'appliquent aux véhicules en stock disponibles à la vente dans le réseau de concessionnaires Jaguar en France. Ces données sont de plus susceptibles d'évoluer, suite à d'éventuels changements d'homologation.
Consommations mixtes (l/100 km) : 6,3 à 10,9. Émissions de CO_2 (g/km) : 166 à 254. RCS 662 010 834.

Banner *INSIDE:* ***BMW, VW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES, ASTON MARTIN, KTM, ...***



BANNER REPOND AUX NORMES SEVERES DE BMW ET VW!

Depuis 1937 nous produisons sur notre site de Linz en Autriche des batteries à la pointe de la technologie pour les véhicules premium, les sportives, et tous les véhicules ayant un grand besoin en énergie et en puissance. Groupe familial indépendant, **Banner – The Power Company.**

Vous cherchez un revendeur ?
Appelez-nous au 03.89.44.28.38 !

bannerbatteries.com

LEADING COMPANIES OF AUSTRIA

LIQUI MOLY

Cet hiver, changez d'air !





Avec Liqui Moly, faites nettoyer votre circuit de chauffage avec la garantie d'un air purifié et assaini.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

MECA-RUN

www.mecarun.com

AUTO - MOTO - POIDS LOURD - MARINE - ...

ECONOMISER en roulant Eco-Propre

économie anti-pollution
je roule C99 éco-propre
mecarun.com

Eco 10000 MECA-RUN

Décrassage FAP, EGR, Turbo, ... évite le remplacement prématuré de ces pièces coûteuses.

Le C99 MECA-RUN

Meilleure combustion moins de consommation, moins de pollution.

+ de km avec un plein.



Essence & Diesel

Engine Flush MECA-RUN

Avant vidange pour mettre de l'huile propre dans un moteur propre. **moteur, boîte, pont.**

Essence & Diesel



+ P18 MECA-RUN

Traitement de surface permanent du métal, **protège le moteur lors des démarrages à froid.** Facilite la lubrification.

Essence & Diesel



Tél. : 05 45 69 21 21 / infos@mecarun.fr

Liste des points de vente sur : www.mecarun.fr

Technologie & fabrication Française

D'un seul clic ! Abonnez-vous à l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

1an - 25 nos
(inclus le numéro Spécial Salon et le numéro double)

65 € seulement
au lieu de ~~122,49 €~~

soit plus de **46% d'économie !**





et recevez au choix !



☐ le coffret laguiole

OU



☐ la montre Jean-Louis Scherrer



☐ le radio réveil philips

Photos non contractuelles

www.kiosquemag.com

4.5/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY
eKomi



Ancien Moderne

NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...

Quattro ASSURANCES

ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS

05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR

NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ

Création : de-signe.fr

CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr

Auto Plus
HORS-SÉRIE

ALPINE
la fabuleuse histoire



Alors que Renault relance l'Alpine A110, force est de constater que cette voiture a gardé une aura extraordinaire.
Depuis 1955, une longue histoire s'est construite avec de nombreux modèles de route : A310, GTA, A610... et des succès en rallye et sur circuit.
Un mythe français, un patrimoine culturel retracés dans un hors-série exceptionnel qui rend hommage au célèbre constructeur tricolore.

EN VENTE ACTUELLEMENT

Suivez-nous sur Pour une info en continu

CHASSAY

TOURS

SEULS CEUX QUI OSENT 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

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

Visuels constructeur non contractuels - R.C.S. TOURS 343 449 419 - ORIAS N°07032369 - 03/2018

MOTUL



FIATPROFESSIONAL.COM/FR

ET LES PROS, COMME VOUS.



GARANTIE 5 ANS 150 000 km(2)

FIAT FULLBACK, UN PICK-UP POUR LE STYLE ET LE CONFORT AU TRAVAIL.

ZÉRO MALUS ÉCOLOGIQUE, ZÉRO TVS, ZÉRO TVA

À PARTIR DE **20 490 € HT(1)**

FIAT FULLBACK CABINE APPROFONDIE PACK UNLIMITED 2.4 181 CH

TRANSMISSION INTÉGRALE AVEC BLOCAGE DE DIFFÉRENTIEL CENTRAL & ARRIÈRE > NAVIGATION SUR ÉCRAN TACTILE 7" > BLUETOOTH®, USB ET COMMANDES AU VOLANT > RÉGULATEUR DE VITESSE > CAMÉRA DE RECUL > CLIMATISATION AUTOMATIQUE BI-ZONE > JANTES ALLIAGE 17"

(1) Tarif au 01/06/2018 du Fullback Cabine Approfondie 2.4 181 ch Pack Unlimited : **29 155 € HT – 8 665 € HT** (dont **7 665 € HT de remise constructeur** et **1 000 € HT de prime** à la reprise d'un véhicule de plus de 8 ans destiné ou non à la destruction) = **20 490 € HT**. Offre réservée aux professionnels, **valable jusqu'au 31/12/2018** chez les distributeurs participants. Dans la limite des stocks disponibles. (2) Véhicule Garanti 5 ans (2 + 3 ans) ou 150 000 km au 1er des deux termes échu. Contrat d'Extension de garantie Maximum Care, Mopar Vehicle Protection : conditions contractuelles disponibles auprès de votre Distributeur Agréé Fiat Professional ou sur le site internet www.fiatprofessional.mopar.eu. Version présentée avec teinte métallisée Gris Titane (+ 500 € HT).

FCA CAPITAL France

FIAT PROFESSIONAL

PROFESSIONNEL COMME VOUS