

l'auto-journal

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

Évasion & 4x4



AUDI Q4



MERCEDES
GLA II



RANGE ROVER
EVOQUE II

SPÉCIAL nouveau 2019

18 MODÈLES
DÉVOILÉS !



PEUGEOT
2008 II



BMW X7



RENAULT
CAPTUR II



SUPER ESSAI

NOUVEAU PORSCHE CAYENNE

462 ch et 5,3 l/100 km grâce à l'hybride !



1^{ER} ESSAI

AUDI Q3 II

**& BMW X2, VOLVO XC40,
CITROËN C5 AIRCROSS...**

GUIDE D'ACHAT

**95 SUV
ÉVALUÉS**

● les verdicts ● les prix
● les équipements ● les options

M 06318 - 87 - F: 5,95 € - RD



DOSSIER >> **LES MEILLEURS SUV URBAINS PASSÉS AU CRIBLE**

**Vous avez toujours dû
vous adapter, maintenant
c'est au tour de votre
voiture.**



Nouveau T-Roc. Il est temps d'être vous-même.

Votre voiture s'adapte à la route grâce à ses technologies semi-autonomes de série : régulateur de vitesse adaptatif 'ACC', freinage automatique d'urgence 'Front Assist' avec détecteur de piétons et correcteur de trajectoire 'Lane Assist'.

T-ROC essence, DSG et 4Motion disponibles immédiatement !

Demain démarre aujourd'hui.



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370

Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

Cycles mixtes de la gamme (l/100 km) : 5,1 à 6,8. Rejets de CO₂ (g/km) : 116 à 155. Valeurs NEDC au 25/10/2018 susceptibles d'évolution à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur volkswagen.fr/professionnels

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

ESPACE SUFFREN

40^{TER} Avenue de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00
www.espacesuffren.com

MICHEL ANGE

97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12
www.michelange-paris16.com

AUTOMOBILE SUFFREN SAINT DENIS

227 Bld Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40
www.levillageneubauer-volkswagen.com

ENVIE DE SUV ? LOUEZ !



BMW AG

Plus cher en prix facial, le BMW X1 est plus abordable que le Peugeot 3008 en passant par une LOA !



PEUGEOT

Et si on consommait la voiture par abonnement, comme on le fait désormais avec nombre d'autres produits et services ? L'idée ne manque pas d'intérêt. En matière automobile, on ne parle pas d'abonnement mais de location. Vous avez certainement déjà entendu parler de la LOA (Location avec Option d'Achat) ou de la LLD (Location Longue Durée). Inutile de rentrer dans les détails car peu importe le terme, le concept est le même : payer un loyer fixe pour l'utilisation d'une voiture. Les entreprises ont compris depuis longtemps les avantages de la location. Aujourd'hui, ce sont les particuliers - et notamment les jeunes - qui se laissent tenter, incités par les offres de plus en plus affinées des constructeurs. Et les chiffres sont impressionnants : à elle seule, la LOA a représenté près de 30 % des acquisitions de véhicules l'année dernière, une proportion en hausse constante.

S'il faut accepter l'idée de ne plus être propriétaire de sa voiture, ce qui peut être plus ou moins difficile selon les conducteurs, une fois que cette démarche psychologique est effectuée, les avantages sont nombreux. Tout d'abord, hormis pour le premier versement souvent majoré, il n'est pas nécessaire de disposer de liquidités importantes. Ensuite,

le loyer, réglé mensuellement, est fixe et intègre généralement l'entretien voire l'assurance. Une formule tout compris en quelque sorte.

Les SUV sont de surcroît gâtés en matière de location. La forte demande sur le marché de l'occasion permet de maintenir des valeurs résiduelles (prix de revente) fortes qui autorisent des loyers attractifs. Ainsi, un Peugeot 3008 est-il accessible à partir de 359 €/mois, soit le même loyer qu'une... Mini Cabriolet ! Cette fameuse valeur résiduelle joue aussi en faveur du premium, dont la dépréciation dans le temps est moindre. Ainsi, un BMW X1 est proposé à 322 €/mois pour un prix neuf de 32 650 €, à rapporter au loyer du Peugeot 3008 qui correspond à un prix neuf de 27 000 € ! Ainsi, sachant que le prix de revente est soustrait du calcul du montant du loyer, ce dernier est forcément moins élevé qu'un crédit classique. Il est donc possible de choisir un véhicule plus... haut de gamme ! Dernier avantage, et non des moindres, cette formule permet de rouler en permanence dans un véhicule neuf.

Alors si vous avez toujours rêvé de rouler en SUV premium, ne l'achetez pas... louez !

La rédaction

en couverture

Dossier spécial nouveautés 2019

- 6** De l'Audi Q4 au VW T-Cross, 18 modèles dévoilés!

actualités

- 26** BMW délocalise Monza... au Sahara!

essais

- 28** Audi Q3 35 TSI 150 ch
46 Citroën C5 Aircross PureTech 180 ch
64 VW Touareg V6 TDI 286 ch
94 Kia Sportage CRDi 136 ch

super essais

- 34** Porsche Cayenne E-Hybrid 462 ch
82 Volvo XC40 T3 156 ch

face-à-face

- 52** BMW X2 20d 190 ch /
Jaguar E-Pace D 180 ch

dossier SUV urbains

- 71** Les stars des villes méritent-elles leur succès?

évasion

- 100** L'île de Kodiak en Skoda Kodiak

tourisme

- 108** Charmante Charente

guide d'achat

- 118** Fiche occasion
Range Rover Evoque
120 Le guide d'achat
153 Les petites annonces classées



Votre prochain numéro sera en kiosque le 21 mars 2019

En page 70

choisissez votre
abonnement



ON GARDE LE RYTHME !

2019 NE SERA PAS L'ANNÉE DE L'ESSOUFFLEMENT DES SUV ! NON SEULEMENT LA DEMANDE EST TOUJOURS SOUTENUE MAIS L'OFFRE NE CESSE DE S'ÉTOFFER... HORMIS FERRARI (QUI FERA SON ENTRÉE EN 2022), IL N'Y A GUÈRE PLUS DE CONSTRUCTEUR QUI SOIT ABSENT DE CE SEGMENT. ET CEUX QUI Y SONT DE LONGUE DATE MULTIPLIENT LES MODÈLES POUR COMBLER TOUTES LES NICHES, DU XS AU XXL. URBAIN OU FAMILIAL, HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE, ABORDABLE OU PREMIUM, L'ANNÉE 2019 VERRA DÉBARQUER UNE FOULE DE NOUVEAUX ACTEURS. IL Y EN AURA POUR TOUS LES GOÛTS ET IL SERA PLUS QUE JAMAIS DIFFICILE DE NE PAS TROUVER LE MODÈLE IDÉAL !

Dossier réalisé par Michel Courtois et Pierre Richet



Audi Q4

LE JUSTE MILIEU

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 32 500 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

BMW et Mercedes l'ont fait... Il n'y avait donc aucune raison pour qu'Audi s'en prive. Le constructeur a d'ailleurs déjà commencé à combler les "trous" entre les modèles de sa gamme "Q" en lançant le Q8. Le prochain sur la liste sera le Q4 et il viendra s'intercaler, avec une logique implacable, entre le nouveau Q3 (cf. p. 28) et le Q5 II. Chez la concurrence, ce nouvel arrivant visera principalement l'indit BMW X2 (cf. p.52), le Range Rover Evoque, en plein renouvellement (cf. p.18), et le Mercedes GLA II qui fera son entrée en 2019 (cf. p.12). Esthétiquement, l'Audi tirera son inspiration du concept TT Offroad apparu au

Salon de Pékin il y a déjà 4 ans, qu'il assaisonnera avec les derniers gimmicks de style découverts sur le Q8. S'il reposera sur le châssis de son petit frère le Q3 (plateforme MQB), il pourrait être légèrement plus court que ce dernier, pour gagner en sportivité.

Le Q4 devrait passer au tout tactile

La planche de bord se mettra au diapason des derniers modèles de la marque avec une dalle digitale HD pour les compteurs et un écran tactile pour le multimédia. Il n'est d'ailleurs pas impossible qu'il reçoive également la console centrale tactile, comme le propose le nouveau Q8... mais aussi l'Evoque II. Audi en profitera peut-être pour rehausser le positionnement de l'écran multimédia et créé un effet d'ensemble avec les compteurs.

Une nouvelle génération de moteurs essence et diesel sera chargée de déplacer le Q4. Elle se caractérise par des blocs à la cylindrée unitaire identique (1,5 litre), ce qui implique un 3 cylindres (essence) de 1,5 l et des 4 cylindres (essence et diesel) de 2 litres. On peut également espérer une version musclée badgée RS, avec le 2,5 TFSI de 400 ch... Naturellement, le Q4 sera doté dans un second temps, d'une version hybride-essence rechargeable permettant de rouler au moins 50 km en tout électrique.



Il y a de la place entre le Q3 et le Q5 pour un modèle moins habitable mais plus sportif. C'est la mission assignée au Q4 qui pourrait recevoir le célèbre badge RS.

BMW X7

LA MESURE DE LA DÉMESURE

PRIX : À PARTIR DE 94 400 €

COMMERCIALISATION : MARS 2019



PHOTOS : BMW AG

Le X7 n'a pas été conçu pour l'Europe. Il faut, pour que ce vaisseau amiral de 5,15 m évolue avec aisance, un réseau routier à sa mesure. Rien n'empêche pourtant de rêver devant le plus gros SUV de la gamme BMW qui, en plus d'impressionner (nous n'avons pas dit séduire) avec sa stature, concentre ce que le constructeur bavarois fait de mieux. C'est le cas du poste de pilotage. Alors que BMW était jusqu'ici réfractaire aux compteurs 100 % digitaux et à l'écran multimédia tactile, il propose les deux sur le X7. Il en profite pour rapprocher ces éléments sans toutefois les fusionner pour le moment. Le dispositif est complété par un affichage tête haute couleur particulièrement complet dans les informations affichées. Le système multimédia propose à la fois une reconnaissance gestuelle et vocale intelligente - façon Siri - pour piloter les multiples fonctionnalités. Le choix des matériaux et la qualité d'assemblage atteignent des sommets mais c'est la moindre des choses sur un véhicule de ce prix. Pour les plus exigeants, en option, certaines commandes peuvent même être en verre. Ce n'est pas un scoop, mais avec un empattement de 3,12 m, ce BMW est capable d'accueillir sept passagers dans un excellent niveau de confort.

L'accessibilité aux places arrière, utilisables dans de bonnes conditions par des adultes, se fait sans contorsions excessives grâce à des portes arrière plus longues que celles de l'avant. La climatisation cinq zones (en option) permettra à tous les passagers de choisir leur température idéale. Les trois rangées de sièges peuvent être rabattues électriquement ce qui dégage un espace de chargement immense de 2 120 dm³ ! Même lorsque sept passagers sont à bord, il atteint encore 326 dm³.

Des moteurs classiques au lancement

Lors du lancement, seules trois motorisations seront disponibles : deux diesels 30d (265 ch) et M50d (400 ch) et un essence 40i (340 ch). Tous sont couplés à la boîte automatique à 8 rapports et à la transmission intégrale. Par la suite arrivera une version hybride rechargeable (probablement le 45e 394 ch du X5). La suspension pneumatique adaptative est de série mais il faudra recourir à la liste des options pour bénéficier des roues arrière directrices et du contrôle actif du roulis, seuls équipements capables de procurer un peu d'agilité (le mot est fort) à ce paquebot de la route.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 49 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020

Citroën C5 Aircross Hybride OBJECTIF CONFORT

Finition somptueuse à bord du X7. Les compteurs numériques sont dans l'alignement de l'écran multimédia mais restent indépendants.



Dans 5,15 m, il est possible de loger confortablement 7 passagers. En option, la seconde rangée se compose de 2 sièges électriques.



PHOTOS : CITROËN

Présenté sous forme de concept, le C5 Aircross hybride ne reçoit qu'un seul moteur électrique pour une puissance totale de 225 ch.

A lors que nous venons de prendre pour la première fois le volant du C5 Aircross (cf. p.46), Citroën a déjà annoncé la suite du programme en présentant sous forme de concept la future version hybride rechargeable. Une fois n'est pas coutume pour une politique de groupe, la chaîne hybride du Citroën sera différente de celle de ses cousins de chez Peugeot (3008) et DS (7 Crossback). Pas de double moteur électrique pour développer 300 ch, ni de 4 roues motrices mais un système moins cher, basé sur une seule unité électrique accouplée à la boîte automatique devenue e-EAT8. La puissance totale atteint dès lors 225 ch, ce qui semble largement suffisant dans un SUV qui fait du confort et de la douceur de conduite ses priorités absolues. D'autant que cette configuration n'ampute en rien l'autonomie en tout électrique, annoncée à 50 km grâce à une batterie de 13,2 kWh. La recharge prendra 2 heures sur une Wallbox 32A et permettra d'espérer atteindre les 2 l/100 km (50 g/km de CO₂) de moyenne promis par Citroën.



PRIX : À PARTIR DE 23 500 €

COMMERCIALISATION : MARS 2019

DS 3 Crossback **NOUVELLE**

La marque premium du groupe PSA investit le segment des SUV urbains. Et elle ne se contente pas d'un acte de présence puisque le 3 Crossback apporte une vision du luxe à la française inédite. Cela se voit à l'extérieur avec les signatures traditionnelles de la marque comme la calandre DS Wings ou l'aileron de requin sur le flanc, hérité de la citadine DS 3. Mais on note également quelques originalités comme les poignées de porte affleurantes à la carrosserie, déjà utilisées sur les Tesla et le Range Rover Velar. À l'intérieur, DS s'est aussi appliqué à ménager une ambiance iconoclaste et raffinée. Le dessin de la planche de bord reprend ainsi le motif des losanges, dérivé du sigle de la marque. On le retrouve également dans les compteurs numériques (de série) et sur l'écran multimédia dont la taille varie de 7 à 10,3 pouces en fonction du niveau de finition. Le catalogue des options propose des équipements de pointe comme l'affichage tête haute, la conduite semi-automatique avec fonction embouteillages ou la possibilité de déverrouiller et de démarrer le véhicule grâce à son smartphone.

Deux adultes seront bien installés à l'arrière grâce à un espace disponible séduisant rapporté à l'encombrement extérieur et une assise de banquette moelleuse. En revanche, l'ambiance lumineuse est perturbée

par la pièce de carrosserie qui matérialise l'aileron de requin. Côté coffre, il faudra apprendre à voyager léger puisque la valeur avancée ne dépasse pas 355 dm³. Les dossiers de banquette se rabattent mais l'assise n'est pas coulissante et le plancher de coffre non ajustable sur différents niveaux.

Pas d'hybride mais du 100 % électrique

Inédit des roues au pavillon, le 3 Crossback inaugure aussi une nouvelle plateforme (CMP) qui sera utilisée par le futur Peugeot 2008 (cf. p. 16). Laquelle a été conçue pour accueillir différents types de motorisations, du thermique on ne peut plus classique au 100 % électrique. Au lancement, la gamme s'organise autour du 1.2 PureTech essence (100, 130 et 155 ch) et du 1.5 BlueHDI (100 et 130 ch). Seules les motorisations de 100 ch peuvent recevoir la boîte manuelle 6 rapports, les autres étant systématiquement couplées à la transmission automatique EAT8. À l'automne 2019, une version 100 % électrique s'ajoutera au catalogue. Une batterie de 50 kWh alimentera un moteur de 100 kW (136 ch) pour une autonomie annoncée de 300 km en cycle WLTP. Le temps de charge sera de 5 heures à condition de disposer d'une Wallbox 32A. Les prix de cette version, qui sera proposée en finition haut de gamme, devraient démarrer autour des 38 000 €.



Véritable signature de DS, la sellerie façon bracelet de montre est reprise. Elle illustre le soin apporté à la présentation.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 53 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020

DS 7 Crossback E-Tense PIED D'ÉGALITÉ



300 ch, 4 roues motrices et deux moteurs électriques, le DS 7 Crossback suit l'exemple du Peugeot 3008 Hybrid4.

VAGUE



La présentation pourra être personnalisée selon six ambiances différentes. L'affichage tête haute sera disponible en option.

La logique aurait voulu que le DS 7 Crossback hybride rechargeable ait droit à sa propre configuration. Le C5 Aircross hybride est moins cher, moins puissant (225 ch) et simple deux roues motrices. Le Peugeot 3008 hybride est plus cher, plus puissant (300 ch) et quatre roues motrices. Qu'en est-il du 7 Crossback ? Il calque sa définition sur le Peugeot... dommage. On retrouve donc les deux moteurs électriques (un sur chaque essieu) mariés au 1.6 THP de 200 ch pour une puissance totale de 300 ch et quatre roues motrices. La batterie de 13,6 kWh autorise une autonomie en 100 % électrique identique à celle de ses cousins (50 km). Le temps de charge oscille entre 2 heures sur une Wallbox et 8 heures sur une prise standard. Devant le chronomètre, le DS s'annonce un peu moins vélocé que le Peugeot (7 secondes de 0 à 100 km/h contre 6,5 s) mais promet toutefois des accélérations suffisamment puissantes pour que l'agrément soit au rendez-vous.

Les batteries sont implantées sous les assises et ne permettent dès lors plus d'obtenir un plancher plat lorsqu'on rabat les dossiers. En revanche, leur confort ne semble pas altéré. Le volume de coffre, pour sa part, reste identique à celui de la version thermique, ce qui n'est pas toujours le cas.



Mercedes GLA II ANNULE ET REMPLACE

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 30 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

ILLUSTRATIONS : B. REICHEL

Le GLA est un indéniable succès pour Mercedes. Malgré cela, la mouture actuelle n'était pas dénuée de défauts pénalisants, comme le coffre modeste et un confort ferme. Deux points que la deuxième génération va s'attacher à corriger. Depuis la révélation de la Classe A deuxième du nom, le style du futur GLA II ne fait plus beaucoup de mystère. On retrouvera ainsi la calandre "étoilée" entourée de phares plus effilés et soulignés d'entrées d'air imposantes. Le profil et la poupe conserveront un style très sportif mais l'augmentation du gabarit permettra de ne pas dégrader l'habitabilité, mieux, de la faire progresser. Cela étant, les centimètres supplémentaires disponibles à l'intérieur ne seront pas la première chose que le conducteur remarquera en s'installant à bord. Il sera

probablement subjugué par l'immense écran qui regroupe les compteurs et le multimédia (10,25" chacun dans les versions haut de gamme) sous une seule et même dalle de verre. L'effet est d'autant plus saisissant que la qualité d'affichage impressionne et que le système se double de raffinements comme la commande vocale intelligente façon Siri ou le GPS en réalité augmentée.

Un GPS en réalité augmentée

Ce dernier filme le paysage devant la voiture et superpose les informations à l'image affichée sur l'écran multimédia ! A noter que le système d'infodivertissement MBUX se met à jour automatiquement, à l'image d'un smartphone, ce qui



Modernisé à l'extérieur, le GLA II sera transfiguré à l'intérieur puisqu'il recevra l'immense écran digital 16/9° inspiré par la... Classe S !

évite son obsolescence prématurée. Basé sur la même plateforme que la Classe A (MFA2), le GLA II reprendra également les mêmes moteurs.

L'offre diesel s'articulera autour de trois niveaux de puissance (116, 150 et 190 ch) alors que les mécaniques essence en compteront quatre (109, 136, 163 et 224 ch). Il n'est pas non plus utopique d'anticiper une déclinaison AMG de 306 ch, voire plus si Audi ou BMW sont prêts à surenchérir. Le futur Mercedes GLA II sera également capable d'accueillir de l'hybride-essence rechargeable voire du 100 % électrique. Suivant les motorisations, la nouvelle boîte automatique DCT-9 sera en option ou de série, tout comme le système 4 roues motrices semi-permanent 4Matic.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 33 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020

Mercedes GLB ESPRIT DE FAMILLE

Le GLB est là afin de compenser le désamour pour les monospaces compacts. Il accueillera 7 passagers et devrait soigner sa modularité.

ILLUSTRATIONS : J.F. HUBERT



Certes, la nouvelle génération de GLA va faire des efforts en matière d'accueil. Mais pas suffisamment pour tenir le rôle de SUV familial. Une mission qui reviendra au GLB. Lequel est bien décidé à ne pas faire les choses à moitié puisque dans un format maîtrisé, environ 4,55 m, il sera capable de recevoir 7 passagers grâce à des places supplémentaires dans le coffre. On s'attend à une modularité étudiée avec notamment des sièges de la seconde rangée indépendants, coulissants et dotés de dossiers réglables en inclinaison. La planche de bord reprendra l'aménagement de celle du nouveau GLA, c'est-à-dire de la Classe A II. L'immense écran digital regroupant compteurs et multimédia sera de la partie, en version 7" ou 10,25". Les motorisations seront également calquées sur celles du petit frère même si le doute plane sur une version hybride : y aura-t-il la place de loger les batteries sans supprimer les places de coffre ?

Si la partie mécanique est globalement connue, la surprise viendra probablement du style du GLB. Pour marquer sa différence et maximiser l'espace à vivre, il adoptera un dessin cubique... qui n'est pas sans rappeler celui de feu le GLK.

La dalle digitale est ici intégrée à la planche de bord. Le GLE se distingue aussi par ses aérations rectangulaires et non rondes.



Une caméra filme la route devant la voiture. L'image s'affiche sur l'écran multimédia et les indications du GPS y sont superposées !



Le GLE frappe fort côté innovations avec des technologies au service du confort, de l'agrément de conduite, des capacités d'évasion et du bien-être à bord.

PHOTOS : DAMIERAG

Mercedes GLE

BONIFIÉ AVEC LE TEMPS

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 69 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2019

Descendant du ML, le GLE se renouvelle de fond en comble. Il en profite pour faire le plein de technologies. Déjà présent sur les Classe S, E et A, l'écran digital 16/9 (ici intégré dans la planche de bord) - qui présente à la fois les compteurs et le multimédia - fait sa première apparition sur un SUV. Il se double d'une commande vocale intelligente et du GPS en réalité augmentée. En dépit de la lisibilité de ce combiné, il sera toujours possible de cocher l'option de l'affichage tête haute en couleur. La remise à jour touche aussi les aides à la conduite. De façon classique à ce niveau de gamme, le GLE peut être équipé d'un système de conduite semi-automatique sur autoroute et en embouteillages. Mais ce dernier ajoute deux fonctionnalités dignes d'intérêt : grâce à son GPS connecté, il peut anticiper un ralentissement et freiner de manière préventive ; en cas de circulation en accordéon, le système peut gérer seul l'ensemble des commandes en dessous de 60 km/h. L'innovation dans le GLE passe aussi par un réseau électrique 48 V qui alimente une suspension

hydropneumatique active baptisée E-Active Body Control. Grâce à un pilotage indépendant de chaque roue, elle peut limiter les mouvements de caisse. Mieux, en virage, elle incline le véhicule vers la corde, comme le ferait une moto, et couplé à une caméra, elle peut anticiper les défauts de la chaussée. Enfin, sur terrain meuble, elle donne de multiples impulsions pour optimiser l'adhérence ! Impressionnant...

Micro-hybridation pour les 6 cylindres

Si l'hybride rechargeable sera disponible dans un second temps, le GLE propose au lancement deux motorisations. Un 300d de 245 ch qui constitue l'entrée de gamme et un 6 cylindres essence marié à une micro-hybridation 48 V (EQ Boost) de 367 ch. La nouvelle boîte auto DCT-9 et la transmission intégrale sont fournies sans supplément. Au chapitre de ses atouts, le GLE peut enfin ajouter une capacité d'accueil de 7 personnes et une modularité poussée (sièges du rang 2 électriques).

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 80 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

Porsche Cayenne Coupé **NIVELLEMENT PAR LE HAUT**

En matière de sportivité, comme dans beaucoup d'autres domaines, tout est relatif. Ainsi, le Porsche Cayenne ne semblait-il pas manquer de puissance avec une version Turbo de 550 ch coiffant la gamme. Ni de sportivité malgré ses 5 vraies places et son coffre généreux. Ça, c'était vrai avant l'arrivée du Lamborghini Urus. Taillé à la serpe, élancé comme un coupé et propulsé par un V8 de 650 ch, le SUV italien relègue son rival allemand au rang de paisible familiale. Pour apporter une réplique à la hauteur, Porsche développe un Cayenne coupé, sur le modèle de ce qu'a fait, le premier, BMW avec le X6. Tout en reprenant l'ensemble de la partie avant, jusqu'au pied milieu, il adopte une ligne de toit plongeante spécifique qui dynamise le physique. Une configuration sportive qui se retrouvera dans les réglages des trains roulants. Là où un Cayenne normal a le devoir de la polyvalence, le coupé peut adopter un paramétrage plus rigoureux pour améliorer, encore, le comportement. Et face au Lamborghini Urus, il ne sera pas à court d'arguments, pour la

simple et bonne raison que les deux véhicules partagent leurs dessous. Outre le même châssis, le Cayenne pourra recevoir les mêmes suspensions pneumatiques pilotées, les mêmes roues arrière directrices mais aussi le même... moteur puisque celui de l'Urus vient de chez Porsche ! Vous suivez ? Les vraies différences ne se feront donc pas sur les technologies mais bien sur leur mise au point. Et dans ce domaine, Porsche n'a de leçon à recevoir de personne.

L'inconnue du poids...

Si l'on pouvait souhaiter quelque chose, c'est que la marque de Stuttgart relève le défi de la légèreté, ou de façon plus réaliste, de l'allègement. Car ces SUV ultra-puissants ont beau avoir à leur disposition les dernières innovations jouant en faveur du comportement, rien ne remplacera le bénéfice de 100 ou 200 kg économisés. Et sur des véhicules dépassant allègrement les 2 tonnes, cela ne devrait pas être impossible à faire !

Le Cayenne était déjà sportif. Sa version coupé pourrait devenir radicale pour donner la réplique à Lamborghini, Aston Martin et Ferrari !

Peugeot 2008 II L'HEURE DE LA REVANCHE

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 19 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019



C'est un petit exploit en soi. Le Peugeot 2008 actuel a réussi, pendant quelques mois en 2018, à passer devant son grand rival de chez Renault. Mais la structure du marché français est ainsi faite que le Captur a fini par reprendre sa place de numéro 1 des SUV urbains, pour ne plus la lâcher. Un constat qui appartiendra peut-être bientôt au passé. Ainsi, le petit SUV Peugeot s'apprête à être entièrement renouvelé et, en plus de ses nouveaux arguments, il pourrait profiter de l'effet 3008 qui emporte tout sur son passage. Au niveau du style, d'ailleurs, le 2008 deuxième du nom ne se gênera pas pour emprunter des éléments esthétiques à son grand frère, en particulier au niveau des proportions. Il s'éloignerait ainsi du style de break baroudeur de l'actuelle génération. Mais le SUV urbain arrivera dans la gamme après la 508, qui a inauguré le nouveau visage des productions de Sochaux. Voilà pourquoi on retrouvera de part et d'autre de sa calandre la signature visuelle verticale introduite

par la berline. Le 2008 ne sera pas la seule nouveauté Peugeot attendue en 2019 puisqu'il sera lancé après la 208 II. Ces deux modèles partageront le même châssis (CMP) modulaire ce qui permettra de faire grandir le SUV à environ 4,30 m (contre 4,16 m aujourd'hui).

Arrivée des compteurs digitaux

Des centimètres supplémentaires qui profiteront à l'empattement, donc à l'habitabilité. La planche de bord sera entièrement repensée autour du i-Cockpit : le conducteur fera toujours face à un petit volant et des compteurs rehaussés mais ceux-ci seront désormais à affichage digital (mais pas forcément sur toutes les versions). Le multimédia sera également remis à jour, ce dont il a cruellement besoin, et l'écran multimédia verra sa taille augmenter. L'espace aux places arrière et le volume de coffre sont attendus en progrès et la banquette devrait devenir coulissante.

Le 2008 II revoit sa copie en profondeur pour aller chercher le Renault Captur. Sa stratégie? S'inspirer de son talentueux grand frère le 3008.



L'arrivée d'une nouvelle plateforme aura de nombreux avantages, outre celui de permettre une augmentation des dimensions. Elle limitera par exemple le poids de l'ensemble, autorisant même un allègement de 40 kg dans la configuration la plus favorable. Côté moteurs, on devrait retrouver l'excellent 3 cylindres 1.2 PureTech (de 85 à 130 ch). Idem avec le diesel puisque c'est le 1.5 BlueHDI qui officiera (de 100 à 130 ch).

La nouveauté sera à chercher vers les motorisations "propres", attendues en 2020. L'électrique, dans un premier temps, puisque le châssis CMP se décline en une version e-CMP, assemblée sur la même ligne de production. Les caractéristiques sont identiques à celles du DS 3 Crossback E-Tense: batterie de 50 kWh, moteur de 100 kW (136 ch), autonomie de 300 km (WLTP) et charge en 5 heures sur une Wallbox. Un système de micro-hybridation par alerno-démarrreur pourrait venir compléter l'offre, mais à un horizon plus lointain.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 53 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

Peugeot 3008 Hybrid4 UNE PIERRE, DEUX COUPS



L'hybride rechargeable combine puissance (300 ch) et sobriété puisque Peugeot annonce 2,2 l/100 km et 50 km en tout électrique.

PHOTO: PEUGEOT

Le 3008 n'existait jusqu'alors ni en hybride, ni en 4 roues motrices. Deux lacunes qui seront comblées en même temps avec l'arrivée de la chaîne cinématique Hybrid4. Celle-ci ajoute au moteur thermique (1.6 THP de 200 ch) deux moteurs électriques. Le premier prend place dans la boîte de vitesses EAT8 alors que le second est installé sur l'essieu arrière, transformant le 3008 en 4x4. Tous deux développent 80 kW (109 ch) ce qui entraîne, après un savant calcul d'équivalences, une puissance totale de 300 ch! De quoi donner des ailes au 3008, d'autant que l'excellent châssis devrait permettre d'exploiter au mieux ces ressources. Les premiers chiffres avancés par Peugeot confirment la belle santé espérée de cette nouveauté, avec un 0 à 100 km/h parcouru en 6,5 secondes. Il sera également possible de rouler en 100 % électrique sur 50 km ce qui, dans la réalité, devrait se traduire par une autonomie un peu supérieure à 35 km. Pour ce qui est de la recharge, comptez moins de 2 heures sur une Wallbox. La version plug-in hybride sera proposée sur la finition la plus haut de gamme (GT Line), synonyme d'un équipement riche mais d'un prix élevé. Cela étant, avec ses 2,2 l/100 km de consommation moyenne (49 g/km de CO₂), elle échappera au malus et, pour les entreprises, bénéficiera de l'exonération définitive de la partie air de la TVS. A l'intérieur, les différences avec un 3008 classique seront à chercher du côté de la banquette, sous laquelle prennent place les batteries: assise plus ferme et plancher pas parfaitement plat une fois les dossiers repliés sont à redouter.

PRIX : À PARTIR DE 39 350 €

COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2019

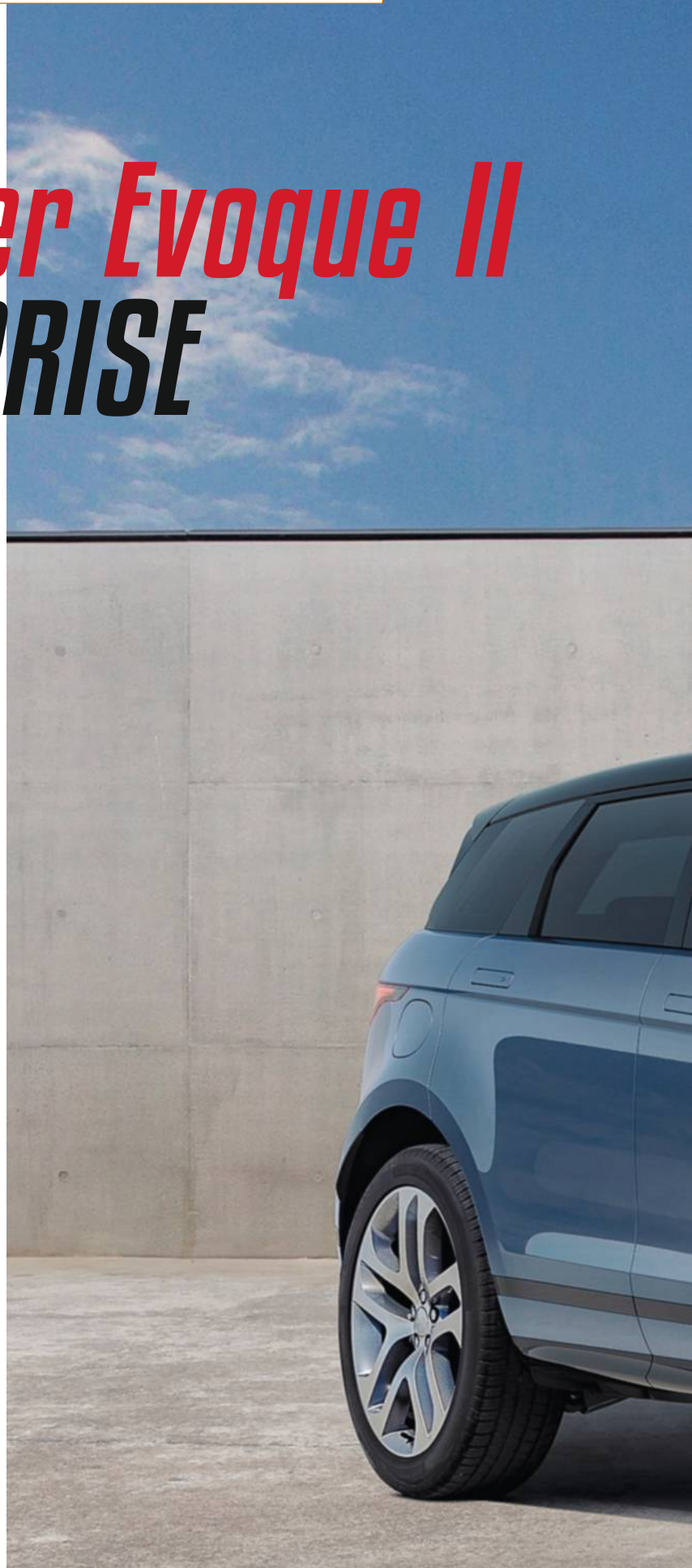
Range Rover Evoque II SANS SURPRISE

Ceux qui attendaient du nouvel Evoque la même inspiration stylistique qu'en 2009 en seront pour leurs frais. Non seulement il n'innove pas mais il donne l'impression de n'être qu'une copie à l'échelle inférieure du Velar... Ce qui, soit dit en passant, serait un sacré compliment pour nombre de SUV compacts d'autres marques. On se consolera donc de l'absence d'audace de la ligne en admirant le résultat final qui marie avec toujours autant de talent le langage musclé d'un 4x4 aux lignes dynamiques d'un coupé. A noter à ce propos que les carrosseries coupé (3 portes) et cabriolet ne sont pas reconduites. Du Velar, le dernier né reprend aussi les poignées de portes érectiles, nouvelle mode du premium (DS 3 Crossback), mais ne cède pas au bandeau lumineux entre les feux arrière. La même politique de déclinaison de gamme a présidé dans l'aménagement de l'habitacle. On retrouve un copié/collé de la planche de bord du Velar. Une fois encore, si l'absence d'audace déçoit, le résultat ne peut que séduire. L'ensemble respire la modernité que ce soit dans l'écran du GPS qui se décale pour faciliter la lecture, à travers les compteurs digitaux ou en utilisant la console centrale presque entièrement tactile. En revanche, on est surpris (et déçus) de trouver le levier de boîte auto du Jaguar E-Pace plutôt que l'originale commande rotative du premier Evoque. Les dimensions extérieures étant presque les mêmes (4,37/1,91/1,65/2,68 m), il n'y a pas beaucoup de progrès à attendre en matière d'habitabilité, chapitre qui devrait rester le talon d'Achille de ce modèle.

Une vieille nouvelle plateforme

Quelque peu évasif sur la question de la plateforme, Land Rover tente de nous persuader qu'il s'agit d'une toute nouvelle mouture. Nous penchons plus volontiers vers une profonde évolution de l'actuelle. Ce qui ne l'empêchera pas de proposer, dans un second temps, de l'hybride rechargeable. Mais au lancement, l'Evoque devra se contenter d'une hybridation légère 48 V sur toutes ses motorisations diesel (Td4 150 ch et 180 ch, Sd4 240 ch) et essence (200, 250 et 300 ch). Seul le Td4 BVM d'entrée de gamme n'y a pas droit. En termes de technologies, l'Evoque innove avec un système de caméras particulièrement bien pensé. Le rétroviseur intérieur n'est plus réfléchissant mais digital. Il affiche l'image filmée par une caméra placée sur le toit. Ainsi, même lorsque le coffre est chargé jusqu'au pavillon, la rétrovision reste parfaitement dégagée ! Les caméras avant, pour leur part, filment le sol et l'image qui s'affiche sur l'écran central est celle que le conducteur verrait si le capot était... transparent ! Génial...

PHOTOS : LAND ROVER





L'Evoque II reprend la planche de bord du Velar. Faute d'originalité, on apprécie l'ambiance à la fois high-tech et chaleureuse. Dommage que la commande de boîte rotative ait été abandonnée.

Le rétro intérieur est un écran qui retransmet l'image d'une caméra située sur le toit. Même lorsque le coffre est chargé (photo du haut avec un rétro classique), la rétrovision reste dégagée (photo du bas). Ingénieurs!



Alors que l'Evoque premier du nom avait sa propre personnalité, son descendant s'apparente à un petit Velar. Ce qui peut aussi être considéré comme une qualité.



PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 18 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020

Renault Captur II **ŒIL**

Renault et Peugeot jouent au chat et à la souris... L'année prochaine, les deux constructeurs vont renouveler presque simultanément leurs Clio et 208 puis, dans la foulée, leurs déclinaisons crossovers Captur et 2008 (cf. p.16). Voilà qui laisse entrevoir de beaux duels... peut-être différents de ce à quoi on pourrait s'attendre. Car côté Renault, on va tout mettre en œuvre pour réussir à récupérer la première place du segment des SUV, volée non par le 2008 mais par le 3008 ! On sait maintenant que le Kadjar – pourtant le rival désigné – n'a aucune chance. C'est donc au Captur deuxième génération que l'on va confier cette tâche délicate. En pour lui donner toutes ses chances, Renault a décidé de (presque) tout changer !

Mettons de côté le style, qui évolue sensiblement sans rompre avec la génération actuelle, pour nous pencher sur tout le reste qui sera entièrement inédit. A commencer par la plateforme, logiquement héritée de la Clio V présentée quelques mois plus tôt. Appelé CMF/B, ce nouveau châssis se traduira par une

augmentation des dimensions puisque la nouvelle génération devrait dépasser les 4,20 m (4,12 m aujourd'hui). Il est surtout synonyme de l'arrivée d'un système hybride qui marque une inflexion dans la stratégie 100 % électrique défendue jusqu'ici par Renault. Baptisé e-Tech, ce système propre à la marque repose sur un 4 cylindres 1.6 d'origine Nissan marié à deux moteurs électriques.

Hybride classique et rechargeable

Le premier est relié à la boîte, elle-même dépourvue d'embrayage, et se charge de déplacer le véhicule. En cas de besoin, le moteur thermique vient en renfort. A ce premier moteur s'ajoute un alterno-démarrreur chargé de lisser le passage des rapports et de couper/démarrer le moteur thermique. Ce système sera proposé en version hybride classique (e-Tech) ou hybride rechargeable (e-Tech Plug-in), la différence entre les deux configurations résidant dans la capacité de la batterie (respectivement

Surprise! Le nouveau Captur annonce deux systèmes hybrides (classique et rechargeable) alors que la stratégie Renault privilégiait jusqu'alors l'électrique.



POUR ŒIL

1,2 kWh et 9,8 kWh). Des moteurs traditionnels seront bien sûr proposés avec un 3 cylindres 1.0 TCe 100 ch et un 4 cylindres 1.3 TCe 130 ch en essence; le 1.5 BlueHDi 85 et 115 ch en diesel. La version actuelle du Captur n'avait pas grand-chose à se reprocher sur l'aspect pratique (nombreux rangements, housses de sièges amovibles, banquette coulissante). En revanche, elle marquait le pas en qualité de présentation, malgré les efforts réalisés depuis le restylage. La seconde génération veillera à soigner sa mise, en particulier dans le choix des matériaux. La qualité perçue gagnera également à l'arrivée des compteurs 100 % digitaux et d'un tout nouveau système multimédia appelé Alliance Connected Cloud. Seront intégrés des services connectés comme l'appel d'urgence, l'apprentissage des habitudes du conducteur ou l'accès à distance aux informations du véhicule. Le Captur ajoutera un système de maintien dans la voie et un régulateur de vitesse intelligent avec fonction embouteillages. Ce ne sera pas de trop pour rivaliser avec le 2008.

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 32 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2019

Seat Tarraco PERSONNALITÉ AFFIRMÉE

Une fois n'est pas coutume, le Tarraco se distingue de ses petits frères par une calandre spécifique... qui lui réussit plutôt bien!



PHOTOS: SEAT

Dans le groupe VW, les SUV se suivent et ont une fâcheuse tendance à se ressembler. Une "mauvaise" habitude à laquelle ne cède pas le Tarraco. Grand frère de l'Ateca et cousin des VW Tiguan Allspace et Skoda Kodiaq, le nouveau Seat n'est pas une simple déclinaison à l'échelle supérieure de l'existant : il s'offre une personnalité bien à lui. Son inédite calandre hexagonale entourée de phares effilés lui confère un aspect plus statutaire sans perdre pour autant de son dynamisme. La planche de bord bénéficie elle aussi d'un traitement particulier avec, pour la première fois dans le groupe, un écran tactile 8" rapporté au mobilier, comme le serait une tablette. Le reste est plus consensuel même si le conducteur pourra opter pour les compteurs numériques (10,25"). Relativement encombrant à l'extérieur (4,74 m soit 10 cm de plus que le Peugeot 5008), le Seat repose sur un empattement de 2,79 m (contre 2,84 m pour son rival français). Il peut donc aménager trois rangées de sièges. Celle du milieu ne retient pas les bonnes idées des monospaces puisqu'on retrouve une simple banquette, coulissante malgré tout. L'espace se montre généreux au second rang, nettement moins au troisième (en option). Et comme l'accès aux places de coffre est acrobatique, on en réservera l'usage à des enfants. Le coffre, justement, accueille 700 dm³ de bagages en version 5 places mais les strapontins, une fois repliés, sont plus hauts que le seuil de chargement.

Rien de neuf sous le capot avec deux essence - 1.5 TSI 150 ch (BVM6, 4x2) et 2.0 TSI 190 ch (DSG7, 4X4) - et deux diesels - 2.0 TDI 150 ch (BVM6, 4x2/DSG7, 4X4) et le 2.0 TDI 190 ch (DSG7, 4X4).

PRIX : À PARTIR DE 34 950 €

COMMERCIALISATION : EFFECTIVE

Toyota RAV4 CONVERSION TOTALE

Le nouveau RAV4 est désormais uniquement proposé en hybride, le seul choix résidant dans le nombre de roues motrices.



PHOTOS: TOYOTA

Le RAV4 doit regarder le C-HR avec une certaine nostalgie. Il y a quelques années, c'était lui la star des ventes chez Toyota. Mais le temps a passé, il s'est embourgeoisé et a perdu ce côté ludique qui avait bâti son succès... et fait aujourd'hui celui de son petit frère. Il n'est donc pas question, pour la cinquième génération, de faire machine arrière. Au contraire, elle prend le parti de creuser le sillon statutaire et de monter en gamme. C'est l'impression que l'on a quand on découvre le style musclé, très "4x4" du nouveau RAV4. C'est le même sentiment qui domine à l'intérieur devant une planche de bord et un tunnel de transmission imposants. L'écran du système multimédia est désormais posé comme une tablette tactile sur le haut de la planche de bord, toujours dans l'axe du regard du conducteur. Les compteurs, en revanche, ne sont pas entièrement digitaux comme c'est le cas chez nombre de ses concurrents. En dépit de sa toute nouvelle plateforme, le RAV4 (4,60 m) est à peine plus long que l'actuel mais ses porte-à-faux raccourcis profitent à l'habitabilité et au coffre (580 dm³). Engagé de longue date dans l'hybride, Toyota convertit totalement son RAV4 à cette technologie, puisqu'il ne proposera plus ni mécanique essence, ni diesel. La chaîne cinématique repose sur un 4 cylindres 2.5 de 155 ch et un ou deux moteurs électriques, selon qu'il s'agit de la version 2 ou 4 roues motrices (respectivement 218 et 222 ch). Il n'est en revanche pas possible de recharger.



Les technologies embarquées sont dignes des segments supérieurs. Ce n'est en revanche pas le cas de la qualité de certains plastiques.



PRIX : À PARTIR DE 19 200 €

COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2019

VW T-Cross CROSS POLO

Dix SUV! C'est ce que pourrait théoriquement proposer VW sur le marché européen, en déclinant un modèle tous les 12 cm. Car un peu plus d'un décimètre, c'est ce qui sépare le nouveau T-Cross (4,11 m, dérivé de la Polo) de son "grand" frère, le T-Roc (dérivé de la Golf). Au niveau du look, le T-Cross ne fait pas dans la démesure. Il y a bien quelques originalités comme les phares en partie intégrés dans la calandre ou les feux arrière au dessin géométrique reliés par un bandeau réfléchissant (moins cher que des led), mais l'ensemble reste avant tout sérieux. L'habitacle joue la même partition consensuelle. Malgré le gabarit extérieur réduit, l'impression d'espace aux places avant est réelle. Dessiné avec rigueur, le mobilier est aussi assemblé avec soin. La qualité des matériaux est en revanche plus discutable comme nous l'avons constaté sur le T-Roc.

Les versions haut de gamme reçoivent un écran multimédia de 8" et des compteurs digitaux de 10,25", deux équipements qui n'ont pas fait l'objet d'une quête d'économie et qui flattent par leur qualité.

Caves pour les pieds bien creusées, espace aux genoux correct et possibilité de glisser les pieds sous les assises avant: le T-Cross peut être qualifié d'accueillant. De confortable, c'est un peu moins évident car si le dessin de la banquette prononcé est appréciable pour les passagers, la fermeté de la sellerie l'est moins. Au chapitre modularité, le petit VW a fait les choses dans les règles puisqu'il propose la banquette coulissante sur 15 cm (de série) et le dossier du siège passager avant repliable en tablette (à partir du deuxième niveau Lounge). Le dossier de la banquette, lui, se rabat selon le schéma 1/3-2/3 et l'espace dégagé 1 281 dm³ est presque parfaitement plat. En configuration classique, le volume varie de 385 à 455 dm³, de bonnes valeurs pour la catégorie.

Priorité aux moteurs essence

Compte tenu de sa taille, le T-Cross fait logiquement la part belle aux moteurs essence. Deux blocs sont proposés en trois niveaux de puissance: le 3 cylindres 1.0 TSI en 95 ch (BVM5) et 115 ch (BVM6/DSG7) et, par la suite, le 4 cylindres 1.5 TSI de 150 ch (DSG7). Un seul diesel fera acte de présence, le 1.6 TDI 95 ch (BVM5/DSG7) et la transmission intégrale 4Motion ne sera pas disponible.



Le T-Roc est le pendant SUV de la Polo. Hormis son style sympathique, il ne réserve aucune véritable surprise. Technologies et moteurs sont ceux déclinés dans le groupe VW.

PHOTOS: VOLKSWAGEN AG

& AUSSI...

NISSAN JUKE II

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 19 000 €

COMMERCIALISATION : FIN 2019

Le renouvellement d'un modèle à succès est un casse-tête. Nissan, qui ne veut surtout pas dénaturer le Juke, en sait quelque chose. Celui qui a créé le segment des SUV urbains aura malgré tout droit à une nouvelle génération en 2019. Son style s'annonce toujours aussi ravageur puisqu'il devrait s'inspirer du concept Gripz. Sous sa carrosserie originale, le Juke adoptera le même châssis et les mêmes technologies que le Captur deuxième du nom. Les moteurs hybride et hybride rechargeable seront donc de la partie. Espérons que le nouveau Juke conserve l'impertinence de l'actuel qui s'était autorisé une version R de... 600 ch !



SKODA KOSMIQ

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 18 500 €

COMMERCIALISATION : AUTOMNE 2019

Dévoilé au Salon de Genève 2018, le concept Vision X reviendra en terres helvètes sous sa forme définitive. Positionné en dessous des Kodiaq et Karoq, celui qui pourrait répondre au nom de Kosmiq repose sur la même plateforme MQB A0 que le VW T-Cross (cf. p.23). Ce qui ne l'empêchera pas de proposer des dimensions supérieures (4,20 m environ) pour rester fidèle au positionnement de la marque : habitabilité du segment supérieur, prix du segment inférieur. Il calquera en revanche son offre de motorisations sur celle de VW avec les 1.0 TSI essence (95 et 115 ch) et 1.6 TDI diesel (95 ch). Faisons confiance à Skoda pour doter son petit dernier des astuces, chères à la marque, qui simplifient la vie...



TESLA MODEL Y

PRIX ESTIMÉ : À PARTIR DE 75 000 €

COMMERCIALISATION : DÉBUT 2020

Ce n'est pas parce que la berline Model 3 n'en finit plus de reculer son arrivée en Europe que Tesla ne travaille pas au développement du reste de la gamme. En plus d'un coupé hautes performances, le constructeur californien a annoncé l'arrivée d'un SUV moins imposant que le Model X (5,05 m). Rendu possible par les récents (et inédits) bénéfices dégagés par Tesla, le développement du Model Y a été lancé. Mais ce dernier devrait reprendre une grande partie des éléments de la Model 3 pour limiter le risque industriel.



TENDANCES convoitises

Actu Commerciale

Réalisation : Thibault COCARDON

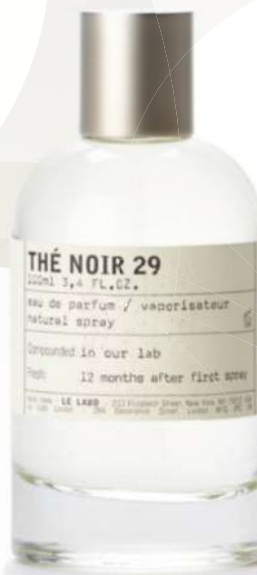
TUDOR

Montre Black Bay GMT

Prix de vente indicatif : 3650 €

La fameuse montre de plongée est désormais disponible avec version GMT. Elle permet de se situer dans le temps local sans perdre de vue l'heure qu'il est dans deux autres fuseaux horaires. Mouvement automatique avec fonction GMT intégrée certifié COSC, boîtier acier de 41 mm de diamètre, étanche 200 mètres. N° lecteur :

◆ 01 44 29 09 39 ou
www.tudorwatch.com/fr



LE LABO

Parfum Thé Noir 29

Prix de vente indicatif :

50 ml – 152 € / 100 ml – 228 €

Thé Noir 29 combine la profondeur et la fraîcheur, la douceur et la force, par la permanente oscillation entre la légèreté de la bergamote, de la figue et des feuilles de laurier et la profondeur du cèdre, du vétiver et du musc. Une essence sensuelle et addictive.

◆ www.lelabofragrances.com



QUARTZ CO

Doudoune Belfort

Prix de vente indicatif : 925 €

Quartz Co a été conçu pour le mode de vie hivernal moderne. Ce manteau permet d'aborder l'hiver avec confiance et invite à voir le meilleur des longues journées de la saison froide. Fabriquée avec des tissus résistants à l'eau, isolée de duvet 100% canadien, la nouvelle collection est synonyme de performance et de chaleur.

◆ www.quartz-co.ca



TOMMY HILFIGER

Pull TommyXLewis

Prix de vente indicatif : 169 €

Nommé ambassadeur de Tommy Hilfiger, le pilote automobile britannique Lewis Hamilton se lance dans le stylisme avec une première capsule actuellement en boutique.

◆ <https://fr.tommy.com/tommy-x-lewis>



BOSE

Casque audio QC35 II

Prix de vente indicatifs : 379.95 €

Ce casque offre toutes les performances du modèle original : la technologie de réduction de bruit, un audio exceptionnel et jusqu'à 20 heures d'autonomie avec en plus l'écouteur gauche désormais équipé d'un bouton permettant de lancer l'Assistant Google !

◆ www.bose.fr



CORAVIN

Testeur de vin

Prix de vente

indicatif : 199 €

Coravin « Model One », l'unique système de service de vin au verre sans enlever le bouchon le plus accessible de la gamme. Disponible dans les points de ventes partenaires et sur ◆ www.coravin.fr



ALF

Lunette solaire

Prix de vente indicatif : 390 €

A l'initiative de deux frères, Alf est une aventure familiale française, créée début 2018. Forts de leurs expériences respectives, ils allient leurs compétences et fondent : atelier de lunetterie français, une marque de solaire au luxe discret, avec l'utilisation de l'acétate japonais et verre photochromique minéraux.

L'élégance de la simplicité !

◆ www.lunettes-alf.com

MONZA... AU SAHARA

Pour mettre en exergue la polyvalence du dernier X5, BMW lui a offert des tours du circuit de Monza, en plein Sahara !

Doté du Pack Offroad, le nouveau X5 ne craint pas d'affronter sable et cailloux. Il ne serait pas moins à l'aise sur le bitume de la vraie piste de Monza !



PHOTOS: BMW AG

TOP 10 DES IMMATRICULATIONS EN 2018



VOLKSWAGEN AG

	DE JANVIER À OCTOBRE		ÉCART 2018/2017
	Volume 2018	Volume 2017	(%)
Peugeot 3008 II	72 557	58 915	+ 23,1
Renault Captur	59 218	55 925	+ 5,9
Peugeot 2008	56 675	57 320	- 1,1
Dacia Duster II	39 745	29 853	+ 33,1
Citroën C3 Aircross	36 143	-	-
Peugeot 5008 II	25 920	13 692	+ 89,3
Renault Kadjar	23 725	25 448	- 6,7
Nissan Qashqai II	22 066	22 155	- 0,4
VW Tiguan II	17 968	20 926	- 14,1
Toyota C-HR	16 720	13 895	+ 20,3

STATUS QUO

La hiérarchie du top 10 des SUV les plus vendus n'a quasiment pas changé depuis le début de l'année. On remarque malgré tout que le phénomène 3008/5008 est toujours aussi dynamique. Dans le bas du classement, le Tiguan faiblit alors que le Toyota C-HR continue à progresser. Ce qui augure certainement une prochaine inversion des positions.

44

C'EST, EN MILLIARDS D'EUROS, L'INVESTISSEMENT QUE VA RÉALISER LE GROUPE VW D'ICI 2023 DANS LE DÉVELOPPEMENT DES VOITURES DE DEMAIN.

CETTE SOMME, QUI REPRÉSENTE LE PIB D'UN PAYS COMME LA LETTONIE, SERA VENTILÉE ENTRE LA VOITURE ÉLECTRIQUE, LA VOITURE AUTONOME ET LES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ.

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

Cupra, la marque sportive émanant de Seat, ajoutera un modèle à son catalogue sous la forme d'un SUV coupé. Lequel viendra se positionner entre l'Ateca et le Tarraco, avec une vocation sportive dans la ligne et les moteurs.

Dyson, le célèbre fabricant d'aspirateur, se lancera dans la voiture électrique à l'horizon 2021. Sa première usine automobile sera construite à Singapour. Le positionnement devrait être proche de celui de Tesla.

Ferrari travaille toujours au développement de son premier SUV. Bien que sa sortie ait été décalée de 2020 à 2022, le Purosangue viendra bien donner la réplique à l'Urus. Il reposera sur une toute nouvelle plateforme.



Les 5,793 km du célèbre circuit italien ont été fidèlement reproduits à l'échelle 1, non loin de Merzouga. BMW est en revanche resté discret sur le temps au tour signé par le X5...

Si on vous dit Curva Parabolica, Variante Ascari ou Lesmo, vous pensez immédiatement Monza, n'est-ce pas ? BMW a aussi pensé... Sahara ! Pour le lancement du dernier X5, le constructeur s'est lancé le défi de reproduire à l'échelle 1 le célèbre circuit italien dans le désert de Merzouga. Plus de 50 personnes ont travaillé pendant deux semaines pour façonner 5,793 km de piste de terre, calque parfait de la piste d'asphalte. Pas moins de 3 500 m³ de sable ont été déplacés dans ce chantier et des pierres ont même été peintes en rouge et blanc pour matérialiser les vibreurs ! Un projet un peu fou qui a le mérite de donner des images... étonnantes !

SALON DE L.A.

UN STAND VOLVO... SANS VOITURE



Déjà habitué à briller par son absence lors de certains Salons automobiles, dont le Mondial de Paris, Volvo a encore innové au dernier Salon de Los Angeles (26 au 29 novembre). Le constructeur y avait bien un stand mais sans aucune voiture exposée ! L'idée était d'amener le public à réfléchir sur la fonction et la forme de la voiture de demain... La marque a tout de même fait le lien avec ses produits grâce à des démonstrations interactives et de la réalité virtuelle. Heureusement, car un stand sans voiture, c'est comme un défilé de mode... sans mannequin !

BARÈME MALUS 2019

Surprise !

Une bonne surprise... C'est le genre de chose à laquelle l'automobiliste français n'est plus habitué ! Et pourtant. Lors de son passage à l'Assemblée nationale, c'est une version moins punitive du barème du bonus/malus qui a été votée. Si le seuil de déclenchement a bien été déplacé de 120 à 117 g/km de CO₂, le montant du malus baisse pour toutes les tranches supérieures à 123 g/km. A titre d'exemple, le nouveau Mercedes GLE 300d 245 ch (169 g/km de CO₂) sera pénalisé par un malus de 4 673 € contre 6 053 € en 2018, soit une économie de 1 380 €.

Mais malgré les apparences, ce n'est qu'une demi-bonne nouvelle. En effet, ce barème a été retenu pour amortir l'entrée en vigueur du nouveau protocole de mesure des consommations pour l'homologation des véhicules, le fameux WLTP. Ce dernier fait augmenter de façon mécanique le niveau des consommations de l'ordre de 15 à 20 %... Une hausse qui se répercutera immédiatement sur les émissions donc le niveau du malus ! Son entrée en vigueur devrait intervenir début septembre 2019.

Autre nouvelle, sans aucun doute mauvaise cette fois, les pick-up ne bénéficient plus en 2019 d'exonération fiscale et sont dès lors soumis au bonus/malus et à la TVS (Taxe sur les Véhicules de Société). Un changement des règles du jeu qui risque de freiner un marché particulièrement dynamique jusque-là.

Extrait des montants du malus 2018/2019

CO ₂ (g/km)	2018	2019	Ecart
117	0 €	35 €	35 €
118	0 €	40 €	40 €
119	0 €	45 €	45 €
120	50 €	50 €	0 €
121	53 €	55 €	2 €
122	60 €	60 €	0 €
123	73 €	65 €	-8 €
124	90 €	70 €	-20 €
125	113 €	75 €	-38 €
126	140 €	80 €	-60 €
127	173 €	85 €	-88 €
128	210 €	90 €	-120 €
129	253 €	113 €	-140 €
130	300 €	140 €	-160 €
131	353 €	173 €	-180 €
132	410 €	210 €	-200 €
133	473 €	253 €	-220 €
134	540 €	300 €	-240 €
135	613 €	353 €	-260 €
136	690 €	410 €	-280 €
137	773 €	473 €	-300 €
138	860 €	540 €	-320 €
139	953 €	613 €	-340 €
140	1050 €	690 €	-360 €

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

Mercedes a dévoilé ses nouveautés prévues pour 2019. Côté SUV, il faut s'attendre à voir arriver le nouveau GLE, les GLC et GLC Coupé restylés, le GLS nouvelle génération ainsi que l'inédit GLB (5 ou 7 places) !

Porsche commercialisera bel et bien l'E Cross Turismo, présenté sous la forme d'un concept car au Salon de Genève 2018. Ce break de chasse 100 % électrique fera son entrée après la berlina Taycan, en 2021.

VW fait déjà rouler son futur T-Roc en version cabriolet mais sous un camouflage encore important. On peut toutefois constater sur les photos de profil une harmonieuse intégration de la capote. Confirmation en 2020.

AUDI Q3 II
35 TFSI 150 CH STRONIC
DESIGN

PRIX ESTIMÉ : 37 000 €

MALUS 2018/2019 : 540 €/300 €

PUISSANCE FISCALE : NC



AFFAIRES

BMW X1, MERCEDES GLA ET MÊME AUDI Q2, LE Q3 N'AVAIT PLUS LES MOYENS DE DONNER LA RÉPLIQUE À LA CONCURRENCE. LA MARQUE AUX ANNEAUX Y REMÉDIE À TRAVERS UNE DEUXIÈME GÉNÉRATION BIEN DÉCIDÉE À NE PAS SEULEMENT SE REMETTRE AU NIVEAU.

Par Patrice Chéreau Photos Arnaud Saunier



La découverte de ce Q3 deuxième génération commence par une bonne nouvelle : inutile de le mettre à côté de la version remplacée pour se rendre compte de l'évolution esthétique. Il faut dire que le SUV compact d'Ingolstadt n'avait pas réellement changé depuis son apparition en 2011. A l'époque, il rassurait par ses lignes sobres et sans agressivité.

Aujourd'hui, il cherche à ne pas passer inaperçu.

Pour cela, il adopte des muscles saillants marqués notamment par l'épaule des passages de roue avant comme arrière. La calandre octogonale *single frame* est désormais une gueule béante dont les barrettes verticales chromées semblent vouloir dévorer... du plancton. Mais la taille démesurée de cette calandre est estompée par des prises d'air latérales et des feux biseautés qui équilibrent l'ensemble. La partie arrière est elle aussi virilisée dans son dessin et on remarquera que les clignotants reprennent le même graphisme que ceux de l'avant. Le hayon autoclave (dont les feux sont solidaires) est abandonné au profit d'un système classique qui présente l'avantage de dégager une plus grande largeur de chargement. Pour en finir avec la ligne, on retiendra également que les protections des passages de roue et les bas de caisse sont peints dans une couleur contrastée, toujours dans le but de rendre ce nouveau Q3 plus costaud.

...



La présentation de la planche de bord est impeccable. Dommage que l'écran multimédia ne soit pas dans l'alignement des compteurs digitaux.



Pour les escapades hors bitume, la transmission quattro est disponible. Mais pas sur les motorisations 150 ch, que ce soit le 1.5 TFSI ou le 2.0 TDI.

●●● Le changement de style s'est accompagné d'un changement de gabarit. En récupérant (enfin) la désormais courante plateforme MQB, le SUV Audi a pris de l'ampleur. 97 mm ont été gagnés en longueur (à 4,49 m), 18 mm en largeur (à 1,85 m) et 78 mm en empattement (2,68 m). Seule la hauteur est en léger retrait, de 5 petits millimètres (à 1,59 m). Un nouveau physique qui fait grand bien à l'intérieur, nous y reviendrons, et qui profite au comportement. La nouvelle plateforme plus rigide, combinée à l'empattement plus long, se traduit par un comportement qui gagne en assurance.

Priorité à l'efficacité

Par rapport à la version remplacée, c'est le jour et la nuit. Bien campé sur ses appuis, le Q3 avale les virages sans efforts apparents. Efficace, le comportement l'est indéniablement. Amusant, c'est moins vrai et l'on a tendance à préférer, sur les petites routes de montagne, l'impertinence d'un X2. Mais au quotidien, la copie que rend le Q3 est au-dessus de toute critique même dans sa configuration de base. Equipée du petit moteur 35 TFSI 150 ch, notre Q3 ne bénéficiait ni de l'amortissement piloté ni de la direction paramétrique. Comportement sûr, confort de suspension en progrès, l'Audi fait du bon boulot. Mais il ne faudra pas

lui en demander plus en changeant de braquet. En dépit de sa technologie de pointe (injection directe, désactivation de la moitié des cylindres...), le 4 cylindres ne répond pas à la sollicitation de manière enthousiaste. Moins que ce que peut faire un bon 3 cylindres de même puissance. Le châssis, pour sa part, manque de nervosité et la boîte se hâte de passer les rapports supérieurs, en douceur il est vrai. Au chapitre des aides à la conduite, la nouvelle génération se remet à la page. Elle intègre même dans sa dotation de série le freinage automatique d'urgence en ville ainsi que le système actif d'aide au maintien dans la voie. Pour le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, la surveillance des angles morts ou le stationnement semi-automatique, il faudra prévoir un supplément.

A l'intérieur, les possesseurs de l'actuel Q3 seront sans aucun doute dépayés tant l'aménagement change en profondeur. Mais ils ne seront pas perdus : la rigueur avec laquelle a été pensée l'ergonomie permet de trouver immédiatement tout ce que l'on cherche. Un autre point impressionne : la finition. Audi a réussi à appliquer son savoir-faire en matière de présentation à un véhicule qui n'appartient pas au monde du haut de gamme. Bravo. La qualité des matériaux tout comme le soin apporté aux assemblages forcent le respect. Deux réflexions ●●●

Qualités

Sens
de l'accueil
+
Comportement
rigoureux
+
Finition
impeccable

Défauts

Suspension
classique ferme
—
Boîte robotisée
lente
—
Moteur
trop juste



En option, les compteurs numériques apportent un réel agrément de lecture. Il est possible de zoomer dans la carte affichée au centre.



Réactif, capacitif et de grande qualité, l'écran 10,1" affiche, grâce à une carte SIM intégrée, des infos en temps réel (trafic, météo, carburants...).



La boîte S tronic fait de la sobriété son objectif. Résultat, elle passe à la hâte les rapports supérieurs et manque de réactivité en rétrogradage.

●●● viennent tempérer cette belle impression. La première est le manque d'originalité dans le dessin d'ensemble. En y regardant rapidement, on n'est pas loin de la planche de bord de la dernière... VW Polo. L'autre point qui étonne concerne l'implantation de l'écran multimédia : pourquoi l'avoir mis si bas. En le remontant, il aurait été plus aisé à regarder et de surcroît dans le prolongement des compteurs digitaux, comme le veut la tendance actuelle. Cela ne suffit heureusement pas à gâcher le tableau.

L'utilisation du système multimédia se fait de manière très intuitive dans la mesure où elle reprend largement la logique de fonctionnement d'un smartphone. La vue Google Earth est toujours aussi pratique d'autant qu'il est possible de la retrouver sur les compteurs, devant les yeux du conducteur. La navigation s'enrichit de surcroît d'une capacité d'apprentissage des habitudes du conducteur, ce qui lui permet d'affiner les propositions d'itinéraires en fonction du moment. Grâce à une carte SIM embarquée, la cartographie intègre les infos en temps réel sur le trafic, la météo et communique avec les autres véhicules équipés du même système. Le Q3 ne propose en revanche pas de GPS en réalité augmentée, comme peut le faire Mercedes.

On apprécie la nouvelle commande vocale qui, grâce à son accès au cloud, interprète des formulations naturelles, pose des questions si elle n'a pas bien compris et s'interrompt même si l'utilisateur lui coupe la parole ! Attention cependant, ces fonctions évoluées sont facturées en sus.

Nous l'avons évoqué plus haut, le nouveau Q3 fait profiter ses passagers de sa hausse de gabarit. Et cela se sent déjà aux places avant avec une plus grande amplitude aux coudes. A l'arrière, cela n'a plus rien à voir... Des adultes seront désormais bien installés à ces places grâce aux centimètres supplémentaires disponibles aux jambes. Plus accueillant, le Q3 devient aussi plus malin avec une banquette qui coulisse sur 15 cm et des dossiers (40/20/40) qui s'ajustent en inclinaison. En revanche, le dessin prononcé de cette banquette et l'assise plus courte au centre rendent la troisième place assez peu confortable.

Le coffre s'inscrit dans la même tendance que l'habitabilité avec un volume en hausse, à 530 dm³, pouvant être porté à 675 dm³ une fois la banquette avancée. On peut simplement regretter l'absence de poignées pour rabattre les dossiers depuis le coffre. Une astuce qui aurait probablement été plus utile que le système électrique qui manœuvre un hayon léger. ■

Conclusion

★★★★☆

Le Q3 a largement comblé son retard sur la concurrence. Plus accueillant aux places arrière, plus modulable, il est désormais taillé pour la famille. Son contenu technologique est à la pointe et son comportement, efficace, permettra de rouler sereinement dans toutes les situations. Une chose est sûre, les BMW X1 et Mercedes GLA n'ont qu'à bien se tenir.

Le Q3 change de registre esthétique et ça lui réussit ! Sa nouvelle plateforme lui permet de grandir de 10 cm, ce qui profite au comportement comme à l'habitabilité.



Hier étriquées, les places de banquette sont désormais accueillantes, au moins pour deux passagers. L'assise coulisse sur 15 cm et les dossiers s'ajustent en inclinaison.



Le coffre a gagné 70 dm³ à 530 dm³. Dossiers rabattus, l'espace dégagé est parfaitement plat et le volume disponible atteint 1525 dm³.



Le joli dessin des clignotants donne de la personnalité au Q3. Les phares peuvent être dotés de l'efficace technologie Matrix led.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE | MESURES |

Prix

Modèle hors options: 37 000 €* Émissions CO ₂ : 134 g/km Malus 2018/2019: 540 €/300 €		Puissance fiscale: NC Garantie: 2 ans, kilométrage illimité
--	--	--

* Estimation

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, ESP, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage d'urgence automatique en ville, Isofix, radar de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : banquette coulissante, climatisation automatique bizona, compteurs 100 % numériques, jantes 18", multimédia avec écran tactile, phares full led, rétroviseurs électriques, volant cuir multifonction.**

** Liste d'équipements provisoire

Performances

Vitesse maxi (km/h)	207
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,2
Consommations	
Mixte (l/100 km)	5,9
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	6,9 / 5,3

Dimensions

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,49 / 1,85 / 1,59
Empattement (m)	2,68
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	530 - 675* / 1525

* Banquette coulissante sur 15 cm

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, inj. directe, turbo essence, désactivation des cylindres
Cylindrée (cm ³)	1498
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Châssis	caisse autoporteuse à crémaillère, assistance électrique
Direction	11,8
Diamètre de braquage (m)	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Suspension avant	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Suspension arrière	disques ventilés / disques
Freins avant / arrière	aux roues avant
Transmission	BVR7
Boîte de vitesses	
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1495 / 2000
Pneumatiques	Michelin Primacy
Dimensions	235/55 R 18



PORSCHE CAYENNE E-HYBRID 462 CH

PRIX : 92 304 €

PUISSANCE FISCALE : 20 CV

BONUS/MALUS : NEUTRE



LA QUADRATURE DU CERCLE

UN SUV DE 2,4 TONNES QUI SE DÉPLACE SANS BRUIT EN VILLE, CONSOMME 5,3 L/100 KM DE MOYENNE, ACCÉLÈRE COMME UNE GTI ET EMMÈNE UNE FAMILLE EN VOYAGE, ÇA RESSEMBLE À LA QUADRATURE DU CERCLE. CE SUV, C'EST LE CAYENNE E-HYBRID.

Texte Michel Courtois | Photos Tibo

Certaines décisions industrielles peuvent avoir des conséquences insoupçonnées. Prenez Porsche par exemple. Valider l'option de produire un SUV lorsque l'on est une marque

dont l'ADN est la sportivité tient du pari osé. Et il y a fort à parier que les débats ont fait rage en interne avant de valider le projet "Cayenne". Un autre sujet a probablement au moins autant suscité de passions : celui de lancer un diesel... ou pas. Après avoir asséné à de nombreuses reprises que le plaisir, chez la marque de Stuttgart, commençait à 4 000 tr/mn, Porsche a finalement glissé un diesel (d'origine Audi) sous le capot du Cayenne 1^{er} du nom, en 2009. Depuis, le marché des SUV a explosé et le succès du Cayenne puis du Macan a permis à Porsche de retrouver une santé financière inédite dans son histoire. Un véritable conte de fées... jusqu'en 2015, quand le "dieselgate" ébranle le groupe VW dont Porsche fait partie. Il n'en fallait pas plus à la marque pour bannir le diesel de sa gamme. Seulement voilà, pour espérer continuer à vendre sur un marché français assommé par la fiscalité, il fallait trouver une parade. Celle-ci prend la forme d'un système hybride rechargeable à l'essai sous le capot du nouveau Cayenne.

Outre la satisfaction de rouler (plus) responsable, opter pour l'hybride revêt un intérêt basement pragmatique. Cela permet déjà d'éviter de s'acquitter du malus, impôt déguisé qui frappe sur la base partielle du CO₂. Ce qui, sur un véhicule de 462 ch, n'est pas un petit cadeau (le Cayenne S de 440 ch est pénalisé par un malus de 10 500 €). Pour les entreprises, un système hybride rechargeable émettant moins de 100 g/km de CO₂ (72 g/km dans le cas du Cayenne E-Hybrid) est aussi synonyme d'exonération de la TVS CO₂ pendant 12 trimestres. Voilà pour l'aspect purement fiscal. Car côté prix, le Cayenne représente un investissement certain (92 304 €)... sans même avoir jeté un coup d'œil à la liste d'options. Pour espérer une version correctement équipée, il faudra compter une rallonge d'au moins 10 000 €.

Outre le volet financier de la proposition, il y a l'intérêt à l'usage. Ce mode de propulsion promet de permettre de rouler en ville en 100 % électrique, de profiter d'un V6 performant sur route, de ne pas être limité par l'autonomie sur autoroute et de maîtriser sa consommation moyenne. Un cocktail séduisant qui s'apprécie particulièrement en ville. Grâce à sa batterie de 14,1 kWh (puissance en hausse de 30 % par rapport à la génération précédente), le Cayenne est capable d'évoluer sur le seul moteur électrique pendant plus de 30 km (contre 44 km annoncés).



Comme une sportive, le Cayenne adopte des tailles de jante différentes à l'avant et à l'arrière. Dommage que les freins céramique (PCCB) ou ceux traités au carbure de tungstène (PSCB) ne soient pas encore disponibles.

Le système matriciel à led PDLS+ (2442 €) est fascinant à regarder fonctionner. Il crée une zone d'ombre sur les autres usagers et la déplace pour éviter de les éblouir. Magique!



Les phares arrière sont reliés par un élégant bandeau, signature inaugurée par la Panamera. Ils ne sont en revanche pas en relief comme c'est le cas sur le Macan.



LES SUSPENSIONS PNEUMATIQUES PILOTÉES ET LES ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES FONT OUBLIER LE POIDS DU CAYENNE.

Et cela sans que le conducteur n'ait l'impression de manquer de puissance. Les 136 ch du moteur électrique suffisent à déplacer les 2,4 tonnes du SUV allemand même s'il faut, pour s'assurer que le V6 reste en veille, sélectionner la position E-Power. L'absence de bruit, la réactivité et la douceur de la boîte rendent l'agrément excellent et ce Cayenne deviendrait presque à l'aise en ville s'il n'était pas si encombrant. Lorsque la batterie est déchargée, le moteur thermique prend automatiquement le relais. La recharge peut s'effectuer sur une prise classique 230V/10A mais il faut alors laisser le Cayenne branché pendant 8 heures. C'est long... En option (720 €), Porsche propose un chargeur 7,2 kW qui permet de réduire ce temps à 2 h 30. Hors des zones urbaines, le Cayenne propose plusieurs modes de gestion du système hybride. Le mode Hybrid

Auto pilote lui-même la répartition de l'effort entre le thermique et l'électrique, tout en profitant des phases de freinage pour recharger la batterie. A l'usage, le fonctionnement de l'ensemble se fait de façon fluide, sans que le conducteur ne s'aperçoive des transitions entre les modes de propulsion. En enfonçant l'accélérateur, les deux moteurs travaillent de concert et le Cayenne détale comme un lévrier, surprenant même le conducteur lors des premières accélérations. Les performances, et particulièrement les reprises, sont tout simplement impressionnantes. Le chronomètre de Montlhéry confirme cette santé de champion olympique. Avec exactement 25 secondes pour franchir la borne du kilomètre depuis l'arrêt, ce Cayenne se hisse parmi les SUV sportifs. Les reprises sont tout aussi musclées avec 4,8 secondes pour passer de 90 à 130 km/h. Dépasser devient un ●●●

“BIEN VU *Le conducteur peut piloter précisément le fonctionnement du système hybride suivant son utilisation exacte. Idéal pour optimiser la consommation.* ”



A PORTÉE DE MAIN

Le Cayenne oublie les commandes pour rabattre les dossiers de la banquette depuis le coffre. Il propose en revanche ces poignées latérales en alu permettant de régler l'inclinaison des dossiers et de les rabattre.

SANS EFFORT

Il faut souvent se battre pour enlever ou remettre en place un cache-bagages. Pas dans le Cayenne. Grâce à une large poignée, cet accessoire se manipule sans le moindre effort. On regrette d'autant plus qu'il ne s'ouvre pas avec le hayon (ou qu'il ne soit pas guidé par des glissières) et qu'aucun endroit ne soit prévu pour le ranger.



DOUBLE DÉTENTE

Les politiques de réduction des coûts passent souvent par la suppression de petits détails. Pas chez Porsche qui propose toujours des doubles pare-soleil qui peuvent couvrir simultanément le pare-brise et la vitre latérale. A l'usage, c'est loin d'être un gadget superflu...



AVION AU DÉCOLLAGE

Même par un temps clément, lorsqu'il s'agit juste de maintenir une température d'habitacle proche de celle de l'extérieur, la climatisation émet un bruit de ventilation trop présent. Il faudra systématiquement chercher, via l'écran tactile, les bouches d'aération fautives et les couper pour retrouver le silence dans l'habitacle.

COUP DE PIED

Il faut un certain entraînement pour arriver à ouvrir le hayon du premier coup en passant le pied sous le pare-chocs. A contrario, en chargeant le coffre, attention à ne pas trop avancer les pieds sous le pare-chocs, au risque de déclencher la fermeture! Heureusement, le hayon émet un signal sonore avant de se mettre en mouvement et la sécurité anti-pincement est bien calibrée.



COUP DE MAIN

Le levier de boîte de vitesses offre une bonne préhension. Mais il faudra un peu d'habitude pour le manier avec rapidité pour plusieurs raisons: le levier est à impulsion (tirer pour passer en D, pousser pour R), la gâchette de déverrouillage ne se presse pas (comme une gâchette...) mais doit être levée et la position P s'enclenche via un bouton au pied du levier.

“À REVOIR *Véritable concentré d'innovations technologiques, le Cayenne E-Hybrid n'est pas à l'abri de quelques bugs qui se corrigent à la coupure du contact.* ”



Qualités

Performances époustouflantes

+

Consommations remarquables

+

Comportement étonnant

Défauts

Budget conséquent

-

Temps de charge

-

Coffre réduit

VERDICT Sur la route

Ville ★★☆☆☆

Batterie chargée, le Cayenne E-Hybrid peut parcourir 32 km en tout électrique ce qui est un atout en ville. Pour le reste, ce SUV demeure très encombrant, doté d'une visibilité seulement correcte et pénalisé par une direction parfois lourde. Les roues arrière directrices offrent un très bon diamètre de braquage de 11,8 m.

Route ★★★★★

Lorsque les deux moteurs travaillent ensemble, les performances sont explosives. Le châssis se met au diapason en mode Sport+ et, grâce aux options comme la suspension pneumatique ou les roues arrière directrices, le comportement devient efficace voire amusant. Il conviendra, en revanche, de s'habituer au toucher de pédale de frein.

Autoroute ★★★★★

Reprises canons, tenue de cap imperturbable, le Cayenne est à l'aise à haute vitesse. La suspension travaille bien sur les grandes ondulations mais quelques saignées se répercutent parfois sèchement dans les sièges. Le régulateur de vitesse adaptatif est bien géré mais la commande pour le paramétrer ne suit pas une logique très naturelle.

●●● jeu d'enfant auquel on prend vite goût dans la mesure où le V6 joue une jolie mélodie qui viendra flatter l'ouïe des mélomanes. Une mélodie qui pousse à basculer la molette située sur le volant sur Sport puis Sport+. Le Cayenne passe alors en mode dynamique, ce qui n'est pas un vain mot chez Porsche. Suspension verrouillée, boîte plus réactive, garde-fous moins restrictifs, l'imposant SUV se transforme en (lourde) sportive. La direction offre une excellente remontée d'informations qui permet de dessiner des trajectoires précises. Le comportement n'est pas agile - le poids (2430 kg rappelons-le) pénalise la version E-Hybrid par rapport au S - mais il reste d'une efficacité redoutable. Surtout lorsque les options comme la suspension pneumatique (2154 €) ou les roues arrière directrices (2064 €) ont été cochées. Antipatinage mis en veille, et à condition que l'adhérence soit un peu précaire, il est même possible de faire glisser le train arrière. Sympa ! Seul le freinage tempère un peu les ardeurs du conducteur. Non pas à cause de son efficacité (en tout cas sur les premières décélérations), mais à cause du toucher de la pédale de frein. Comme souvent sur les hybrides, le feeling est assez déstabilisant, c'est d'autant plus le cas chez Porsche

Grâce au chargeur optionnel (720 €), les batteries font le "plein" en 2h30. De quoi rouler environ 30 km en tout électrique.



BATTERIE CHARGÉE, CE CAYENNE NE CONSOMME QUE 5,3 L/100 KM EN MOYENNE. C'EST CE QU'ON APPELLE UNE PERFORMANCE !

qui, en la matière, livre la plupart du temps une copie parfaite. Un phénomène qui s'explique par le système de récupération d'énergie au freinage qui perturbe la consistance de la pédale. Dommage également que les freins céramiques, ou ceux (moins onéreux) revêtus de carbure de tungstène, ne soient pas - pour le moment - disponibles sur cette version du Cayenne. En conduite sportive, la batterie se déchargera malheureusement rapidement. Sans possibilité de branchement, il sera possible de la recharger en roulant, grâce au mode E-Charge, moyennant une surconsommation du moteur thermique bien sûr. Une fonction à éviter donc. Le système propose enfin une position E-Hold qui permet de conserver de l'autonomie électrique, en vue par exemple d'un trajet urbain après avoir fait de l'autoroute. Pour conclure, le Cayenne E-Hybrid, comme pour toutes les voitures de son espèce, ne révèle tout son intérêt qu'en l'utilisant batterie chargée et principalement en ville ou sur de courts trajets. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas capable de faire de l'autoroute. Mais, batterie déchargée, la ●●●



Le dessin de la planche de bord est tiré au cordeau. La finition aussi, surtout lorsque l'on coche l'inférieur tout cuir à 4668 € ! Les rangements sont à la fois nombreux et vastes. Quant à l'ergonomie, elle se montre, à quelques détails près, bien pensée.



Seul le compte-tours est encore à aiguille. De part et d'autre, deux écrans digitaux de 7" peuvent afficher une multitude d'informations. L'affichage tête haute sera disponible pour la première fois chez Porsche (1476 €).



Le système multimédia est livré de série. Il passe par un écran tactile capacitif 12" HD. L'utilisation se révèle intuitive grâce aux raccourcis à gauche de l'écran. La navigation peut se faire sur une vue Google Earth.



Le système hybride est marié à la boîte auto Tiptronic S 8 rapports. Fine dans sa gestion des passages de vitesse, elle fait beaucoup en faveur de l'agrément.

... contribution de l'électrique est faible (mais jamais nulle cependant) alors que le V6 doit toujours déplacer le poids du moteur électrique et des batteries, ce qui joue sur la consommation. Pour conclure au chapitre autoroutier, le confort en mode normal se révèle ferme mais pas rustre. Quant aux bruits d'airs, ils sont présents au niveau des grands rétroviseurs, mais pas envahissants. La soufflerie de la climatisation est nettement plus dérangeante, même quand il s'agit seulement de maintenir la température... Étonnant.

En changeant de génération, le Cayenne a également changé d'époque dans l'habitacle. Hier peu investi dans la connectivité (partant du principe que l'on achetait une Porsche principalement pour son agrément de conduite), le constructeur a rattrapé une partie de son retard. Cela se voit immédiatement à l'immense écran tactile et capacitif qui occupe le centre du mobilier. Sa définition est de grande qualité, comme celle de l'image de la caméra de recul, et il offre une belle réactivité. Son utilisation ne pose pas de problème, l'ensemble des fonctionnalités étant accessible via les raccourcis affichés verticalement à gauche de l'écran. Il est également possible de personnaliser un écran d'accueil présentant les fonctionnalités favorites. La commande vocale se montre très efficace : grâce à l'accès à internet (carte SIM intégrée), elle est capable de comprendre des commandes énoncées de manière naturelle pour la navigation mais également la clim ou le chauffage des sièges. Un système complété par l'application Porsche Connect qui permet d'envoyer une destination au GPS de la voiture, mais aussi de piloter la charge de la batterie en programmant par exemple les horaires. En revanche, on cherche la numérisation 3D du véhicule pour faciliter les manœuvres ou le système de stationnement automatique. Ils arriveront ultérieurement (ainsi que la possibilité d'avancer et de reculer le véhicule grâce au smartphone) mais la date n'a pas été précisée.

Sur le large tunnel de transmission, on retrouve les multiples commandes caractéristiques du SUV Porsche. Mais, signe des temps, les boutons sont passés au tactile. Certains sont dotés d'une réponse haptique (ils produisent une vibration) en guise de confirmation. L'ensemble est placé sous ...



Quatre modes de progression tout-terrain adaptent la garde au sol, la gestion des aides électroniques et le blocage des différentiels central et arrière. Bien chaussé, le Cayenne n'aura pas peur de quitter le bitume.

●●● une vitre noire du plus bel effet... lorsqu'elle est propre. Ce qui n'arrive pour ainsi dire jamais, la moindre pression avec le doigt laissant une empreinte, quand ce ne sont pas les poussières qui semblent prendre un malin plaisir à venir se concentrer à cet endroit.

Le conducteur habitué des modèles de Stuttgart ne sera pas dépaycé: il retrouve devant lui le grand compte-tours central. De part et d'autre, en revanche, les aiguilles ont disparu au profit d'écrans digitaux paramétrables. Les possibilités d'affichage sont très nombreuses d'autant que cette version ajoute les informations relatives au système hybride (consommation électrique, flux d'énergies...). Le volant n'est pas surchargé de commandes mais on aurait préféré une molette plutôt que des boutons pour le réglage du volume. Un bémol aussi du côté de la logique de fonctionnement de la commande du régulateur de vitesse. Il nous semblait plus naturel, pour augmenter ou réduire la vitesse cible, d'avoir à lever ou descendre la commande plutôt que de la pousser ou la tirer.

L'espace intérieur est bien exploité faisant de ce SUV une vraie familiale dans laquelle il est possible de voyager à quatre. Car à l'arrière, le confort des occupants des places extérieures - qui profitent de sièges bien dessinés - se fait au détriment de celui du centre. En plus de l'assise étroite, il faudra composer avec un tunnel de transmission bien encombrant. Pour se racheter, la banquette coulisse sur 15 cm et les dossiers s'inclinent de série.

Comme souvent sur les modèles hybrides, les batteries sont logées sous le plancher de coffre, lequel est du coup implanté plus haut. Dans l'opération, le Cayenne perd 125 dm³ et ne peut plus avancer que 469 dm³, ce qui est modeste rapporté au gabarit. ■



Les sièges se distinguent par leurs dimensions généreuses et leur assise ferme mais confortable. Moyennant 1 620 €, ils se règlent dans 14 directions, contre 8 de série.



L'espace aux jambes est très généreux pour les passagers arrière. Ce qui permet d'utiliser la banquette coulissante (sur 15 cm) pour augmenter le coffre si besoin.

COMPORTEMENT ET
PERFORMANCES SONT
DIGNES DE PORSCHE, CE
QUI VEUT DIRE BEAUCOUP
POUR UN SUV...





Le volume de coffre est en recul de 125 dm³ (à 469 dm³) à cause des batteries installées sous un plancher rehaussé de quelques centimètres.



Les dossiers se rabattent sur l'assise mais pas depuis le coffre. Le volume maxi atteint 1 610 dm³ ce qui est une valeur modeste pour un véhicule de ce gabarit.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★★

La place ne manque pas à l'intérieur du Cayenne. Passagers avant comme arrière disposent de tout l'espace nécessaire. La banquette pense de surcroît à proposer une assise coulissante et des dossiers inclinables. Le coffre, en revanche, doit se contenter de seulement 469 dm³ et il ne sera pas possible d'utiliser l'espace sous le plancher, occupé par les batteries et le caisson de basses Bose.

Présentation ★★★★★

La qualité de fabrication du Cayenne inspire confiance. Les matériaux haut de gamme sont ajustés avec précision. Mais pour bénéficier de l'intérieur tout cuir, il faut ajouter 4 668 € à une facture déjà salée. Certains détails interpellent comme les joues de tableau de bord (qui se découvrent à l'ouverture des portes) en plastique quelconque. Un BMW X3 les habille d'aluminium...

Technologie ★★★★★

Le nouveau Cayenne a fait d'impressionnants progrès en termes de multimédia et de connectivité. Le système Porsche Communication Management est rapide, intuitif et sa connexion internet lui permet d'enrichir les informations présentées et de communiquer avec l'application Porsche Connect. Les aides à la conduite sont toutes bien gérées mais peuvent connaître des bugs mineurs.



Budget

Prix

Modèle hors options: 92 304 €	Modèle à l'essai: 132 156 €
Emissions CO ₂ : 72 g/km	Puissance fiscale: 20 CV
Bonus/Malus: neutre	Garantie: 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité: 6 airbags, airbags genoux conducteur et passager, contrôle de la pression des pneumatiques, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence automatique avec détection piétons, Isofix aux places latérales arrière, radars de stationnement avant et arrière, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément: climatisation automatique bizona, 2 écrans digitaux 7" pour les compteurs, démarrage sans clé, frein à main électrique, hayon électrique, hi-fi 10 HP 150 W, jantes 19", Pack Sport Chrono, phares led, prises 12 V (3) et USB (4), sièges avant électriques (8 directions), rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir partielle, volant multifonction avec palettes de changement de vitesse.

Options

↳ option
modèle essayé

↳ Accès sans clé	1 104 €
↳ Bouclier avant SportDesign	3 108 €
↳ Caméras de recul et 360°	1 428 €
↳ Ceintures de sécurité Brun Truffe	492 €
↳ Chargeur embarqué 7,2 kW	720 €
↳ Direction à assistance variable	288 €
↳ Eclairage d'ambiance	372 €
↳ Escusson sur appui-tête et monogramme sur accoudoir central	768 €
↳ Fermeture assistée des portières	708 €
↳ Feux arrière led teintés avec bandeau lumineux	690 €
↳ Hi-fi Bose	1 362 €
↳ Intérieur tout cuir Club Brun Truffe	4 668 €
↳ Jantes 21 pouces RS Spyder Design avec extensions d'aile couleur carrosserie	3 486 €
↳ Pack extérieur noir	348 €
↳ Pack intérieur cuir	1 800 €
↳ Peinture métallisée Blanc Carrara	1 068 €
↳ Phares matriciels à led PDLS+	2 442 €
↳ Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages et aide active au maintien dans la voie	3 096 €
↳ Rétroviseurs extérieurs peints	540 €
↳ Roues arrière directrices	2 064 €
↳ Sièges avant confort (14 directions) à mémoires	1 620 €
↳ Sièges avant et arrière chauffants	876 €
↳ Sièges avant ventilés	1 020 €
↳ Surveillance des angles morts	780 €
↳ Suspension pneumatique pilotée	2 154 €
↳ Tapis de sol	180 €
↳ Toit ouvrant panoramique	2 028 €
↳ Volant chauffant	270 €

VERDICT Budget



Au chapitre du budget, il y a deux excellentes nouvelles. La première est une fiscalité allégée grâce à l'absence de malus (10 500 € économisés) et l'exonération de TVS CO₂ (soit 144 € par an) pendant 12 trimestres. La seconde est une consommation moyenne étonnante de 5,3 l/100 km, lorsque la batterie est chargée naturellement. Pour le reste, le Cayenne ne fait pas de cadeau particulier et impose un large recours aux options pour bénéficier d'un modèle à la hauteur du standing revendiqué. La preuve, le Cayenne de cet essai atteignait 132 156 €!

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



**Audi Q7
e-tron 373 ch**

À partir de 84 510 € Puissance fiscale: 13 CV

Avec le Q7 e-tron, Audi a pris le parti de l'originalité. Le moteur électrique est ici accouplé à un V6... diesel! L'ensemble mise plus sur le confort que sur la sportivité même si les performances restent flatteuses (27,4 s sur le 1 000 m). Le SUV aux anneaux partage son châssis avec le Cayenne, c'est donc par ses réglages qu'il se fait plus conciliant avec les vertèbres mais aussi moins incisif. Batterie chargée, sa consommation moyenne tombe à 4,6 l/100 km et son autonomie en électrique atteint 47 km. Bien qu'il ne puisse plus, en version hybride, accueillir 7 passagers, le Q7 offre toujours une excellente habitabilité, supérieure à celle du Cayenne. La qualité de finition n'est pas moins soignée.



**Volvo XC90 T8
TwinEngine 407 ch**

À partir de 80 900 € Puissance fiscale: 18 CV

En matière d'hybride rechargeable, la stratégie de Volvo est différente de celle de Porsche et Audi puisque l'unité électrique est mariée à un simple 4 cylindres. Malgré cela, la puissance atteint 407 ch ce qui suffit à déplacer sans mal ce SUV (26,4 s au 1 000 m d.a.) dont le credo est pourtant orienté sur le confort. Lequel supplante celui du Cayenne même si cela se paie par une certaine inertie dans les portions sinueuses. L'autonomie en tout électrique s'établit à 35 km alors que la consommation moyenne atteint 6,5 l/100 km. Dans l'habitacle, le XC90 ménage une ambiance chaleureuse et propose les dernières technologies d'aide à la conduite. Surtout, il peut toujours accueillir 7 passagers.

Tout-terrain

GÉNIE ÉLECTRONIQUE

Le Cayenne a de quoi étonner en 4x4. Il faudra, avant toute escapade, prendre le soin de laisser les Pirelli P Zero taille basse au garage et chauffer des pneus plus adaptés. Une fois cette précaution prise, le Cayenne peut jouer les passe-murailles. Grâce à la suspension pneumatique (2 154 €), la garde au sol peut atteindre 245 mm. Mais la profondeur de gué franchissable est inférieure aux autres Cayenne (280 mm contre 530 mm). Le Pack Offroad (de série) propose des modes d'évolution qui adaptent la réponse de l'électronique et gèrent le

blocage des différentiels central et arrière. Le contrôle de vitesse en descente complète ses atouts en maintenant une vitesse entre 3 et 30 km/h. Il faudra cependant gérer l'arrivée du couple du moteur électrique, qui manque parfois de progressivité.

VERDICT Tout-terrain

★★★★☆

Grâce à l'électronique, le Cayenne développe des capacités de franchissement impressionnantes. Équipé de la monte pneumatique adéquate, il fera des merveilles. Encore faudra-t-il oser le mettre dans la boue!

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 245 mm PROFONDEUR DE GUÉ 280 mm

ANGLE D'ATTAQUE 24,4° ANGLE DE FUITE 27,5° ANGLE VENTRAL 21,3°



HORMIS SON PRIX ET SA POLITIQUE D'OPTIONS, DIFFICILE DE TROUVER À REDIRE À CE CAYENNE...

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	253
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	5
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	25
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	4,8
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 30 / 64
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	43,6 / 64 / 67,9
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	5,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	0* / 6,2 / 9,7
Réservoir (l)	75

* sur 32 km

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,92 / 1,99 / 1,71
Empattement (m)	2,90
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	15 - 30**
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	158 / 152
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	469 - 599 / 1 610
Seuil de chargement (cm)	78 / 72***
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	102 - 117** / 108 / 45
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	186 / 112 / 73

** en position basse de la suspension pneumatique

*** en position basse de la suspension pneumatique

Technique

Système hybride	
Puissance cumulée (ch à tr/mn)	462 à 5250
Couple cumulé (Nm à tr/mn)	700 à 1 000
Moteur thermique	
Cylindrée (cm³)	2 995
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340 à 5 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 340
Moteur électrique	
Puissance maxi (kW/ch à tr/mn)	100 / 136 à 2 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 100
Type batterie / capacité (kWh)	lithium-ion / 14,1
Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,8
Suspension avant	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	
Boîte de vitesses	automatique à 8 rapports
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 430 / 3 500
Pneumatiques	
Dimensions avant / arrière	285/40 ZR 21 - 315/35 ZR 21

Conclusion

★★★★★

Le Cayenne E-Hybrid réussit la quadrature du cercle. En ville, il évolue en 100 % électrique et ses roues arrière directrices lui facilitent la tâche. Sur autoroute, il séduit par son confort, son appétit maîtrisé et son autonomie. Sur route, il époustouffe par ses performances et son comportement. Enfin, en dépit d'un coffre modeste rapporté au gabarit, l'habitacle se révèle accueillant pour une famille. Une polyvalence qui se paie, cher.



FUTUR ANTÉRIEUR

LE C5 AIRCROSS PROJETTE CITROËN VERS L'AVENIR EN INVESTISSANT LE SEGMENT PORTEUR DES SUV COMPACTS.

MAIS IL LE FAIT EN RESPECTANT LE PASSÉ : STYLE RAFRAÎCHISSANT ET CONFORT ROYAL FONT HONNEUR À L'ADN DE LA MARQUE AUX CHEVRONS.

Par Michel Courtois Photos Yann Lefebvre



CITROËN C5 AIRCROSS
PURETECH 180 CH EAT8 SHINE

PRIX : 36 250 €

PUISSANCE FISCALE : 10 CV

MALUS 2018/2019 : 210 €/90 €



Verticale et massive, la planche de bord dégage un aspect robuste que la finition parfaite écorne. L'ambiance se révèle agréable et l'ergonomie simple hormis les réglages de la climatisation qui ne sont pas accessibles directement.



Le coffre avance un volume très généreux de 580 dm³. Le plancher peut se régler sur deux hauteurs mais les dossiers ne se rabattent pas depuis l'arrière.



A partir du 2^e niveau de finition, le Citroën se dote de sièges plus moelleux qui participent à l'excellent niveau de confort. Leurs dimensions également.



Les sièges arrière sont de même taille, coulissants et leurs dossiers sont ajustables en inclinaison. Et en plus de tout cela, ils sont confortables!



La qualité de l'écran ne fait pas référence dans la catégorie mais le guidage TomTom est efficace et les services connectés sont inclus (trafic, météo...) pendant 3 ans.

N neuf ans de retard... C'est le handicap qu'a accumulé Citroën face à son cousin de chez Peugeot dans les SUV compacts. Alors que la marque de Sochaux a investi le marché en 2009 avec le 3008 premier du nom, Citroën a tenté des propositions basées sur des modèles Mitsubishi. Les carrières commerciales insignifiantes des C-Crosser et C4 Aircross ont rappelé à Citroën qu'on a plus à perdre qu'à gagner en reniant son passé. Une leçon comprise si l'on en croit le tout nouveau C5 Aircross. Fidèle aux gènes Citroën sans être passéiste, il arrive sur le marché avec des arguments propres à faire pencher la balance en sa faveur. S'il n'effacera probablement jamais son retard, il a désormais de quoi suivre le rythme de ses rivaux.

Le C5 Aircross est le pendant chez Citroën du Peugeot 3008 et du DS 7 Crossback. Il reprend donc l'excellente plateforme EMP2 mais dans la configuration de celle du Peugeot. En effet, le SUV DS a droit à un train arrière multibras, solution plus raffinée en termes de comportement et de filtration. Mais une option technique également plus lourde et encombrante. Le C5 Aircross se contente

donc d'une traverse déformable et préfère investir dans son système d'amortissement. Il reçoit ainsi une innovation baptisée doubles butées hydrauliques progressives (cf. p.51).

Sur un tapis volant

Pour résumer, ce système permet un réglage plus souple de la suspension sur les déformations les plus courantes et un amortissement progressif sur les grosses irrégularités (en butée comme en détente). Dans la pratique, sur les routes abîmées du Maroc - théâtre de notre prise en main - le système assure une filtration remarquable. Les grosses irrégularités, comme les nids-de-poule, sont digérées sans que les occupants ne s'en aperçoivent. La contrepartie est une certaine tendance à flotter sur les grandes ondulations mais c'est un phénomène qui ne déplaira pas aux nostalgiques du confort Citroën. De surcroît, c'est une option assez inédite dans les SUV qui ont souvent tendance à verrouiller leur amortissement pour maîtriser les mouvements de caisse. Enfin, le conducteur attaché à un comportement sportif pourra toujours se tourner vers... le 3008! Une quête du confort que Citroën complète ●●●

Qualités

Confort de haut vol
+
Habitabilité et volume de coffre
+
Sobriété du Puretech 180 ch

Défauts

Comportement mou
-
Quelques oublis en modularité
-
Finition perfectible

**SUR LES ROUTES
DÉFONCÉES DU MAROC, LE
SUV CITROËN FAIT LA
DÉMONSTRATION DE SON
TALENT EN MATIÈRE DE
CONFORT.**



Le C5 Aircross repose sur la base du 3008. Il est malgré cela plus long, plus large et plus haut. Heureusement, cela se retrouve à l'intérieur dans l'espace habitable.



La caméra connectée (270 €) est dotée d'une mémoire de 16 Go. Elle filme ou prend des photos qu'il est possible de partager sur les réseaux sociaux. Elle sauvegarde aussi la vidéo en cas d'accident.

... par des sièges spécifiques, baptisés Advanced Comfort, et livrés de série dès le second niveau de finition. Outre leurs dimensions généreuses, ils se caractérisent par une mousse d'accueil plus épaisse (15 mm contre 2 mm habituellement), un revêtement matelassé et, pour la structure du siège, une mousse à haute densité. Là encore, le résultat est probant et il faut aller voir chez Volvo pour trouver un confort aussi convaincant, bien que différent.

Un poids maîtrisé

Sous le capot, le C5 Aircross ne fait pas de jaloux : c'est soit 130 ch, soit 180 ch, en essence et diesel. La version qui illustre cet essai constitue donc le haut de gamme essence, adapté aux petits rouleurs ou aux urbains. Le 4 cylindres 1.6 PureTech développe exactement 181 ch mais délivre surtout son couple maxi (250 Nm) dès 1 650 tr/mn. Un caractère élastique qui se marie bien avec la douceur de la boîte auto EAT8 et le comportement placide. L'agrément est au rendez-vous et les performances annoncées plutôt flatteuses (29,1 secondes aux 1 000 d.a.). Un allant certain qui s'explique aussi par le poids contenu du C5 Aircross à seulement 1 430 kg.

Partager le châssis avec le 3008 ne veut pas dire en partager les dimensions. Le C5 Aircross le toise à tous les niveaux : plus long (5 cm), plus large (6 cm) et plus haut (3 cm). Un gabarit qui se ressent à l'intérieur, aucun des passagers n'ayant l'impression de manquer de place. À l'arrière, Citroën a même réussi à caser trois sièges indépendants de même largeur, aux dossiers inclinables, et coulissants sur 15 cm ! Et la largeur dégagée permet de tenir à trois adultes sans mal. Un esprit accueillant que l'on apprécie également au moment de charger des bagages. Le coffre de 580 dm³ est plus grand que celui d'un 3008. Il peut en plus être agrandi grâce à une assise de siège arrière qui se décale vers le bas lorsqu'on replie les dossiers. L'espace est alors parfaitement plat (grâce à un plancher réglable sur deux niveaux) et propose un volume de 1 630 dm³. En dépit de ses qualités, le Citroën ne réalise pas un sans-faute puisqu'il oublie les poignées dans le coffre pour rabattre les dossiers ou encore le dossier du siège passager avant repliable en tablette. Quant au cache-bagages rigide, en deux parties, on a déjà vu plus pratique. À l'avant



Grâce à un poids contenu, le 4 cylindres, bien que marié à la boîte auto, se montre performant tout en surveillant sa consommation. Quant à l'agrément, il est au rendez-vous.

le dessin de la planche de bord, massif mais rassurant, puise dans le langage stylistique des vrais 4x4. Il y ajoute une pointe d'élégance dans les finitions à l'image de la sangle façon bagagerie située devant le passager. La qualité des matériaux, en revanche, est en deçà de ce que l'on connaît dans le cousin 3008. Le Citroën a préféré miser sur l'équipement, complet quel que soit la finition. En version haut de gamme, pour moins de 40 000 €, la dotation intègre la conduite semi-autonome sur autoroute, le régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, les feux de route automatiques, les phares full led, le siège conducteur électrique et la navigation. Laquelle passe par un écran 8" facile d'utilisation. Le guidage TomTom se montre efficace et se complète des services connectés comme l'info trafic, le prix des carburants ou encore les points d'intérêt. En revanche, on comprend mal pourquoi aucun système d'affichage tête haute n'est proposé... alors que le petit frère C3 Aircross en dispose ! ■

Conclusion



Avec le C5 Aircross, la marque livre une vision très "Citroën" de ce que doit être un SUV compact. En cela, c'est une grande réussite. Champion du confort et de l'habitabilité, il propose une personnalité bien à part, musclée sans être agressive. Le comportement ne procure aucun frisson mais la douceur de conduite séduit et les consommations sont fort raisonnables. Et comme son rapport prix/équipement est bien placé, on peut d'ores déjà dire qu'il mérite une place sur le podium de la catégorie.

AUCUN FRISSON À ESPÉRER AU VOLANT DU C5 AIRCROSS. PAS PLUS À REDOUTER AU MOMENT DU PLEIN.



L'amortissement à doubles butées hydrauliques progressives

Déjà utilisé en compétition, en particulier en rallye, ce système consiste schématiquement à ajouter deux petits amortisseurs hydrauliques de part et d'autre de l'amortisseur principal. En cas de

forte compression (ou détente), l'amortisseur principal vient solliciter les butées hydrauliques qui se chargent de dissiper progressivement l'énergie. Dans un système classique, l'amortisseur finit sa course sur une butée élastique en caoutchouc, dont la capacité de dissipation de l'énergie est bien moindre. La solution de Citroën a donc deux avantages principaux : elle autorise un tarage plus souple de l'amortisseur principal car les butées hydrauliques peuvent être sollicitées sans

désagrément pour le confort ou le comportement. Parallèlement, les butées hydrauliques ne restituent pas d'énergie (contrairement aux butées élastiques), ce qui joue en faveur de la stabilité du comportement en cas de forte sollicitation.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

Prix

Modèle hors options : 36 250 €	Modèle à l'essai : 39 270 €
Émissions CO ₂ : 128 g/km	Puissance fiscale : 10 CV
Malus 2018/2019 : 210 €/90 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, appel d'urgence et d'assistance, Bluetooth, caméra de recul avec vision plongeante de l'arrière, contrôle de la pression des pneus, éclairage statique d'intersection par les antibrouillards, ESP, Isofix sièges passager avant et latéraux arrière, Pack Drive Assist (alerte attention conducteur, feux de route auto, aide active au maintien dans la voie, régulateur adaptatif avec fonction embouteillages), Pack Safety + (freinage d'urgence en ville, alerte au franchissement de ligne, alerte de risque de collision, reconnaissance des panneaux, limiteur de vitesse, surveillance des angles morts), radars de stationnement avant et arrière.

Agrément : accès et démarrage sans clé, climatisation automatique bizona, compteurs numériques 12,3", détecteurs de pluie et de luminosité, feux diurnes et arrière à led, frein à main électrique, hayon mains libres, interfaces smartphone (MirrorLink, Apple CarPlay et Android Auto), jantes 18", navigation TomTom sur écran tactile 8" et reconnaissance vocale, phares full led, prises USB (2) et 12 V (2), recharge smartphone par induction, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur électrochrome, sellerie cuir/tissu, services connectés 3 ans (trafic, carburant, météo, points d'intérêt, parking), sièges Advanced Comfort, siège conducteur électrique (8 voies) à mémoires, sièges avant chauffants, volant en croûte de cuir.

Options

↳ Camera ConnectedCAM Citroën	270 €
↳ Peinture métallisée	650 €
↳ Toit ouvrant panoramique	1 400 €

Packs

↳ pack
modèle essayé

↳ Pack Grip Control	300 €
Grip control (motricité renforcée), jantes 18", pneus M+S	
↳ Pack Park Assist	400 €
Park Assist (stationnement semi-auto), caméras 360°	

Performances

Vitesse maxi (km/h)	219
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	8,2
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	29,1
Consommations	
Mixte (l/100 km)	5,7
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	7,1 / 4,9
Réservoir (l)	53

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,50 / 1,97 / 1,65
Empattement (m)	2,73
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	580 - 720* / 1 630

* sièges arrière coulissants sur 15 cm

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, injection directe, turbo essence
Cylindrée (cm ³)	1 598
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 650
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	10,7
Suspension avant	Pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	traverse déformable, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA 8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1 430 / 1 500
Pneumatiques	Michelin Primacy 3 ST
Dimensions	235/55 R 18

INCLINAISON

BMW X2**20D 190 CH XDRIVE M SPORT****PRIX : 52 050 €****MALUS 2018/2019 : 140 €/80 €****PUISSANCE FISCALE : 10 CV**

Il y a quelques années, quand BMW et Jaguar se livraient duel, c'était sur le terrain des coupés sportifs ou celui des berlines de luxe. Mais le vent a tourné et c'est aujourd'hui sur le champ des SUV que se toisent ces deux constructeurs. Et plus précisément sur celui des SUV compacts dans le cas du X2 et du E-Pace qui s'affrontent ici. Si BMW, avec un sens prémonitoire assez aigu, a défriché ce territoire dès 2000 avec le lancement du premier X5, Jaguar n'y a posé ses griffes qu'en 2015, date de commercialisation du F-Pace. Cette distorsion du

calendrier se traduit par une grande différence de l'offre avec une gamme de six modèles chez BMW et seulement trois chez Jaguar, en comptant le dernier I-Pace 100 % électrique. Chez BMW, le dernier né est donc le X2, version sportive du X1 qui renonce aux canons esthétiques imposés par le X6 et le X4 dont l'arrière *fastback* était difficilement transposable sur un modèle de 4,36 m seulement sans nuire sérieusement à l'habitabilité. D'une manière générale, le X2 est assez éloigné des critères d'un SUV. C'est plutôt un break de chasse dont la hauteur n'excède

SPORTIVE

LES SUV SONT DEVENUS L'ESPÈCE DOMINANTE DANS L'UNIVERS AUTOMOBILE OÙ ILS BROUILLENT LES CODES, MARIENT LES GENRES. SI BMW A ÉTÉ L'UN DES PREMIERS À OSER LE SUV DE SPORT, IL EST DÉSORMAIS REJOINT PAR JAGUAR. X2 CONTRE E-PACE, EN VOILÀ DEUX QUI PRÉFÈRENT CLAIREMENT UNE SÉANCE DE GYM À UNE SORTIE EN FAMILLE.

Texte Thierry Émptas Photos Christian Martin



JAGUAR E-PACE
D 180 AWD 1^{RE} EDITION

PRIX : 63 700 €

MALUS 2018/2019 : 1 873 € / 1 260 €

PUISSANCE FISCALE : 10 CV

pas 1,53 m, la largeur 1,83 m et qui se pose en rival du Mercedes GLA. Le Jaguar E-Pace affiche une stature plus imposante. Large de 1,99 m, haut de 1,65 m, il domine visuellement les débats et ses mensurations sont joliment mises en valeur par un design à la fois musclé et élégant qui fait honneur aux valeurs maison. La partition mécanique est plus classique. Nos deux athlètes confient ici leurs destinées à deux blocs turbodiesels de 2 l de cylindrée, avec un niveau de puissance plus favorable chez BMW (190 ch contre 180 ch) mais une valeur de couple plus

élevée pour le Jaguar (430 Nm contre 400 Nm), tandis que la boîte automatique du E-Pace aligne neuf rapports contre huit seulement pour le X2. Et si, pour des raisons d'équité, nos deux voitures sont équipées d'une transmission intégrale, sachez que BMW propose une version à deux roues motrices de ce X2 20d, ce qui n'est pas le cas chez Jaguar. Ajoutons enfin que nous disposions pour cet essai d'une version 1^{re} Edition du E-Pace, livrée sans supplément mais qui n'est plus disponible aujourd'hui et qu'il convient de remplacer par la finition HSE.



A défaut d'originalité, la planche de bord du X2 affiche une finition soignée et un agencement des commandes rationnel. Le graphisme des cadrans est très fin et bien lisible même au soleil.

MATÉRIAUX ET ASSEMBLAGES SONT DE BELLE FACTURE

J'aurais aimé pouvoir vous dire qu'en s'installant à bord du E-Pace, on s'immergeait dans l'univers Jaguar, douillet et calfeutré, cuir doux et délicats ornements de bois mêlés pour créer une ambiance chaleureuse. Mais il n'en est rien ; une vague de standardisation a noyé l'élégance raffinée qui a fait la réputation de la marque pour la remplacer par un assemblage "normalisé". On se réjouit tout de même de retrouver la barre de maintien côté passager de la console, un détail sympathique emprunté au coupé F-Type et qui apporte une note sportive à l'ensemble. Hormis cet accessoire, Jaguar ne fait pas vraiment d'effort pour flatter la pupille des passagers. La banalisation du décor se traduit également par un choix de plastiques très ordinaires et d'une finition indigne du standing de la marque ; le label Jaguar n'est pas ici traité comme il le mérite. A défaut donc de se singulariser par son style et sa qualité, la planche de bord a le mérite de proposer une ergonomie bien étudiée. L'implantation des commandes est rationnelle voire intuitive et l'on prend facilement possession de cet environnement. C'est aussi le cas du système multimédia dont le large écran tactile donne facilement accès aux diverses fonctions.

L'ergonomie est aussi le point fort du X2 qui reprend la planche de bord du X1. On retrouve sans surprise un ensemble classique dominé par un écran multimédia qui semble posé comme une tablette numérique rapportée. Le SUV allemand marque de nombreux points grâce à une finition et un choix de matériaux bien plus flatteurs que



L'écran donne accès facilement à toutes les fonctions proposées par le système multimédia. Dommage que l'affichage reste sombre en toutes circonstances. Le volume de la radio est en accès direct. C'est bien !



JAGUAR



BMW



Situé en hauteur, l'écran multimédia n'oblige pas le conducteur à baisser le regard. La cartographie est précise, l'accès aux fonctions intuitif mais le GPS a quelques hésitations dans les situations compliquées.



ceux du Jaguar. On apprécie également l'excellente lisibilité des compteurs dont le graphisme est d'une grande finesse. Là encore, le E-Pace fait moins bien mais il dispose en contrepartie d'un affichage tête haute fort appréciable, équipement disponible en option sur le BMW.

Si l'appréciation qualitative tourne à l'avantage du X2, ces deux SUV sont pleins d'attentions pour le machiniste dont ils soignent le confort. Le Jaguar est particulièrement prévenant avec des sièges réglables électriquement tous azimuts pour une position au millimètre. Même confort à bord du X2, bien que les réglages électriques soient moins nombreux. Avec les volants ajustables dans les deux plans et des sièges à la fermeté et au maintien bien étudiés, la copie est parfaite dans les deux cas... A ceci près que dans le X2, on est assis comme dans un coupé, alors que le E-Pace préserve une position surélevée. La sellerie cuir et le toit panoramique vitré (mais fixe) complètent l'agrément de vie à bord du Jaguar. On retrouve les mêmes équipements dans le X2... à condition de mettre la main au portefeuille. Dans le même ordre d'idée, tous les E-Pace reçoivent une climatisation automatique bizona, quel que soit le niveau de finition, ce qui n'est pas le cas du X2 où elle n'apparaît qu'à partir de la finition Lounge. Enfin, nos deux duellistes disposent de tous les éléments de connectivité que l'on est en droit d'attendre aujourd'hui avec en bonus - et en option - sur le BMW, une ●●●



La présentation standardisée et le niveau de finition très moyen ne font pas honneur à la marque. On apprécie en revanche l'ergonomie bien pensée et la facilité de prise en main.

NOTE SPORTIVE MAIS FINITION UN TON EN DESSOUS





BMW X2

Les sièges aux multiples réglages électriques apportent un excellent maintien. Comme toujours chez BMW, le coussin coulissant est là pour soutenir les cuisses.



Le dessin moins profilé que sur le X6 et le X4 permet de préserver une bonne habitabilité aux places arrière. Les poignées de maintien au pavillon sont appréciables.



Le X2 affiche un volume de coffre légèrement plus grand grâce essentiellement aux petites cavités latérales plus profondes, bien pratiques pour loger un petit objet.



La modularité du X2 se limite à un dossier de banquette fractionnable en trois parties 40/20/40. Le hayon motorisé n'est pas franchement utile sur un SUV aussi bas.

... recharge par induction pour un smartphone. A l'arrière, les efforts consentis sont moindres. Malgré son gabarit supérieur, le E-Pace ne réserve qu'un espace limité avec une longueur disponible aux jambes de 24 cm seulement contre 29 cm à bord du X2. Il souffre également d'une accessibilité très moyenne à cause de la faible largeur du pied de porte. Une fois à bord du X2, on comprend mieux pourquoi BMW n'a pas insisté sur l'inclinaison du hayon ; le design retenu préserve une habitabilité correcte. En revanche, le X2 n'est guère mieux loti sur le plan de la modularité, ni BMW, ni Jaguar n'ayant jugé utile de monter une banquette coulissante. A noter enfin que Jaguar fait l'économie de poignées de maintien aux places arrière, tandis que BMW en équipe son X2.

Côté coffre, c'est encore BMW qui domine avec un volume de 438 dm³, tandis que le E-Pace doit se contenter de 397 dm³, valeur très modeste pour la catégorie. Et lorsqu'il s'agit de moduler l'espace, seul le dossier bascule sur l'assise qui reste fixe, ce qui condamne toute possibilité d'un plancher plat. On note enfin que le X2 dispose d'un dossier fractionnable en trois parties (40/20/40) contre seulement deux parties (40/60) pour le Jaguar, lequel reçoit en série un hayon motorisé, proposé contre supplément sur le X2. ■

CES DEUX SUV NE FONT AUCUN EFFORT PARTICULIER EN MATIÈRE DE MODULARITÉ.



VERDICT Vie à bord

BMW X2 ★★★★★

Bien que plus compact, le X2 propose une habitabilité et un volume de coffre supérieurs, justifiant ainsi un choix esthétique moins radical que le X4 et le X6. Il marque également des points grâce à une finition et des matériaux de meilleure facture. Il ignore en revanche toute forme de modularité.

Jaguar E-Pace ★★★★★

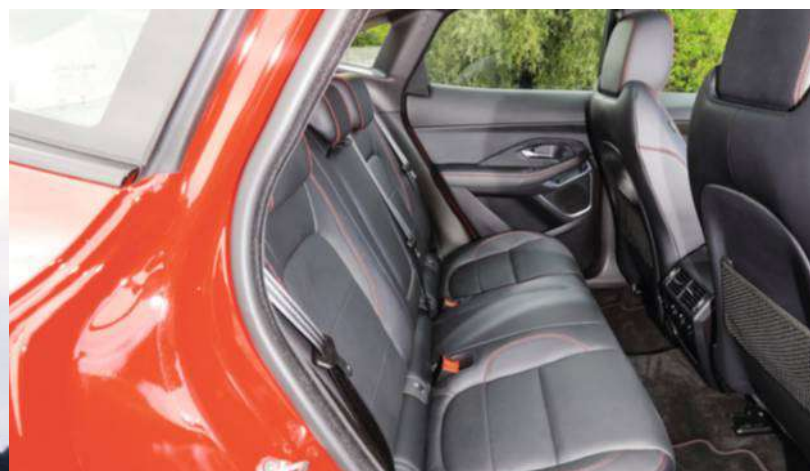
Porter le blason Jaguar donne des obligations et notamment celle de garantir une finition de qualité. C'est loin d'être le cas du E-Pace, très décevant sur ce point. On peut également reprocher au SUV Jaguar son coffre un peu juste et, comme le X2, l'absence d'une modularité un tant soit peu étudiée.

Verdict BMW X2

JAGUAR E-PACE



Les sièges du E-Pace disposent de dix-huit possibilités de réglages électriques! Impossible de ne pas s'installer confortablement. La sellerie cuir est de série, contrairement au BMW X2.



Les passagers arrière du E-Pace ne sont pas les mieux lotis. Non seulement l'espace est un peu juste mais, de plus, l'étroitesse du pied de porte ne facilite pas l'accès.



Bien que légèrement plus petit que celui du X2, le coffre du E-Pace offre un volume régulier facile à charger. Son seuil de chargement est également plus bas.



Pas de fantaisie non plus en matière de modularité avec un simple dossier de banquette rabattable 1/3 - 2/3. Les rails de fixation peuvent se montrer utiles.



Avec 190 ch, le bloc du X2 se montre fringant. Il tire profit du poids modéré du SUV allemand pour afficher des performances brillantes.



Les roues de 20" (option) sont chaussées de Pirelli P Zero parfois très bruyants.



Douce et réactive, la boîte du X2 est très agréable. Les palettes au volant sont en option.



Le X2 bénéficie de réglages plus dynamiques que ceux du X1. Son train arrière est vif, mais sur route bosselée, les réactions du train avant exigent de la vigilance.

Les SUV n'ont pas a priori vocation à offrir un comportement sportif. Mais dans le cas du X2 et du E-Pace, on sent immédiatement que le dynamisme est inscrit dans leurs gènes. Chez BMW, la copie a même été travaillée dans ce sens. Dérivé du X1, le X2 bénéficie de réglages spécifiques qui accentuent sa vivacité. Pas de doute, le curseur a résolument été déplacé pour donner du plaisir au conducteur. Voilà un pur sportif doté d'une direction très réactive et incisive et d'un train arrière dont la mobilité accentue la vivacité en courbe. Le plaisir est d'autant plus grand que l'on fait corps avec la voiture. Malheureusement, cette ardeur est ternie par un équipement pneumatique (Pirelli Zero 225/40 R 20) trop directif. Sur route sinueuse et bosselée, le train avant n'est pas totalement serein et il faut rester vigilant pour corriger les écarts de trajectoire. Bien qu'il soit lui aussi équipé de pneus Pirelli P Zero (mais en 245/45 R 20), le Jaguar



Le moteur du E-Pace ne manque pas d'agrément mais il souffre des 224 kg supplémentaires affichés par l'Anglais. Il est aussi trop sonore au ralenti.



Les jantes de 20" sont de série. La taille plus haute des pneus favorise le confort.



La boîte compte 9 rapports mais ses réactions sont moins spontanées que celles du X2.

est beaucoup moins dissipé que son rival. Ce qui ne l'empêche nullement d'être parfaitement rigoureux. Et au final, sa conduite se révèle tout aussi précise tout en étant moins exigeante, ce qui est bien plus agréable. Le E-Pace a également le mérite d'être plus confortable. Ses suspensions sont fermes sans être trop raides, alors que celles du X2 sont plus percutantes et amorties plus sèchement. A cela s'ajoutent des bruits de roulement qui deviennent véritablement assourdissants sur les revêtements granuleux. Le Jaguar est globalement plus silencieux sauf au ralenti où son moteur diesel manifeste bruyamment sa présence.

La vitalité du X2 se traduit également par un niveau de performances nettement supérieur. Malgré un écart de seulement 10 ch en puissance et une valeur de couple plus favorable sur le Jaguar, le BMW ne laisse aucune chance à son rival. Il est à la fois plus rapide (204 km/h contre 188 km/h) et surtout plus énergique ●●●



Moins incisif et plus docile, le E-Pace n'en demeure pas moins rigoureux. Il est également plus confortable grâce à ses suspensions moins percutantes.

●●● en relances comme en accélérations, avec un temps de 8,1 s pour passer de 0 à 100 km/h contre 10,3 s pour le Jaguar. Le moteur du E-Pace ne manque pourtant pas de caractère ; il monte en régime avec autorité et ne donne jamais l'impression de manquer de souffle mais il doit prendre en charge une masse de 1918 kg ! En comparaison, le X2 est un véritable poids plume. Il n'accuse que 1 694 kg au pesage soit un écart énorme de 224 kg ! Il ne faut pas chercher ailleurs l'origine des contre-performances du Jaguar. Heureusement, sa masse n'induit pas d'inertie excessive dans les réactions. Elle a en revanche une incidence sur l'efficacité du freinage avec des distances d'arrêt légèrement supérieures à celles du X2 (+ 5 m à 130 km/h). Dans les deux cas, le dosage est progressif mais ni le X2 ni le Jaguar ne brillent par leur endurance. Après deux ou trois freinages énergiques, la pédale devient spongieuse et les distances s'allongent. BMW comme Jaguar feraient bien de corriger ce défaut. Bien évidemment, l'électronique intervient dans le caractère de ces deux SUV et notamment via des commandes qui permettent de modifier le mode de conduite. Mais dans le cas présent, leur influence n'est pas criante. Il est par exemple inutile de sélectionner le mode Sport sur le X2 sauf à vouloir dégrader un peu plus le confort, tandis que les différents modes du E-Pace ne modifient pas assez nettement son tempérament. Plus utiles sont les assistants de conduite "urbains". Compte tenu de la mauvaise visibilité vers l'arrière, on apprécie tout particulièrement la présence des caméras de recul, livrées de série dans les deux cas. Le E-Pace est également doté de caméras panoramiques fort appréciables. Et pour ceux qu'une manœuvre effraie, un assistant de stationnement semi-automatique est prêt à prendre le relais. ■

VERDICT Sur la route

BMW X2 ★★★★★

Le X2 affiche de belles performances et un comportement très dynamique mais on est parfois surpris par les réactions de la direction qui obligent à rester vigilant sur route bosselée. Il est également pénalisé par des bruits de roulement excessifs sur les revêtements granuleux.

Jaguar E-Pace ★★★★★

Pénalisé par son poids, le E-Pace est beaucoup moins performant que son rival mais son comportement est plus serein tout en étant aussi rigoureux. Ses suspensions sont également un peu plus confortables. Comme le X2, le freinage est peu endurant.

Verdict Jaguar E-Pace

Sur la route

BMW X2



Les projecteurs à led sont complétés par des antibrouillards led éclairant les intersections.



Feux arrière à led également créant une belle signature lumineuse débordant largement sur le flanc.

JAGUAR E-PACE



Les phares à led passent automatiquement de route en croisement mais avec un léger temps de retard.



Le E-Pace ne se refuse rien : ses jolis feux sont inspirés du coupé sportif F-Type. Ils s'intègrent bien aux lignes du SUV.

LA SILHOUETTE TRAPUE DU X2 CONTRASTE AVEC LES LIGNES RACÉES ET ÉLÉGANTES DU E-PACE.



QUESTION DE GÈNES

On sait que par nature les gentlemen anglais apprécient les parties de campagne. Dérivé du Land Rover Evoque, le E-Pace peut le cas échéant s'échapper du bitume notamment grâce à sa bonne garde au sol mais sa carrosserie n'offre pas de protections suffisantes. Quant au X2, il est résolument orienté route, avec un tempérament plus proche d'un coupé sportif que d'un baroudeur. Dans un cas comme dans l'autre, des équipements tels que

la suspension pneumatique ou un blocage de transmission amélioreraient l'efficacité mais ils ne figurent pas au catalogue et même si c'était le cas, peu de clients les cocheraient.

BMW X2 GARDE AU SOL 172 mm

Jaguar E-Pace GARDE AU SOL 204 mm

VERDICT Tout-terrain

BMW X2 ★☆☆☆☆

La finition M Sport inclut la suspension DirectDrive, ce qui implique une garde au sol qui passe de 182 à 172 mm. Le X2 n'a donc rien d'un authentique baroudeur, d'autant que son équipement pneumatique ne lui permettra pas de remonter une pente glissante. Efficace, la transmission intégrale est avant tout destinée à améliorer la motricité sur route glissante.

Jaguar E-Pace ★★★★★

Le Jaguar E-Pace tire évidemment profit de sa connivence avec Land Rover. Il affiche ainsi une garde au sol appréciable de 204 mm et dispose d'un mode de conduite tout-terrain qui gère automatiquement la motricité sur les terrains hostiles. Un système qui a fait preuve de son efficacité. Équipez ce SUV de pneus ad hoc et il saura vous étonner.

Verdict **Jaguar E-Pace**



Présentée au lancement du E-Pace, la version 1^{re} Edition n'est plus inscrite au catalogue. Pour mémoire, ce modèle diffusé en tirage limité proposait un équipement complet, sans supplément, au prix de 63 700 €.

La gamme est aujourd'hui chapeautée par la finition HSE, affichée à 58 950 € en version R-Dynamic. Elle inclut des équipements tels que la sellerie cuir, la climatisation bizona, les jantes alliage de 20 pouces, l'accès et le démarrage mains libres ou encore l'ouverture électrique du hayon. A noter qu'elle est aussi dotée du tableau de bord digital, non présent sur la 1^{re} Edition. Il faut en revanche payer pour obtenir le toit panoramique (1 260 €), les sièges avant chauffants électriques (400 €) ou l'affichage tête haute (1 155 €), sans oublier la finition noir brillant à 552 €. La couleur imposée est le blanc, une teinte métallisée entraînant un supplément de 893 €.

Le X2 est quant à lui présenté avec un niveau de finition haut de gamme M Sport au prix de 52 050 €. L'inévitable détour par le catalogue des options fait grimper son tarif à 60 580 €. Au rang des suppléments les plus onéreux, on notera le pack ConnectedDrive à 2 100 €, qui comprend notamment l'affichage tête haute, le toit ouvrant panoramique (1 450 €), la sellerie cuir (1 550 €) et les jantes de 20 pouces (860 €). S'il est moins onéreux que le E-Pace c'est surtout à l'usage que le X2 prend l'avantage avec une consommation moyenne nettement inférieure. Nos mesures annoncent en effet un écart de 1,8 l/100 km, confirmé au cours de l'essai puisque nous avons consommé 7,7 l/100 km avec le X2 et 9,6 l/100 km avec le E-Pace qui paie ici son excès de poids. Le X2 est également moins pénalisé fiscalement mais en 2019, le montant des malus baissera pour ces deux modèles. ■

Prix

	BMW	Jaguar
Modèle hors options	52 050 €	63 700 €
Modèle à l'essai	60 580 €	63 700 €
Émissions CO ₂	126 g/km	147 g/km
Malus 2018/2019	140 €/80 €	1 873 €/1 260 €
Puissance fiscale	10 CV	10 CV

Équipements

Série : 6 airbags, accès et démarrage sans clé (Jaguar), démarrage sans clé (BMW), affichage tête haute (Jaguar), aide au maintien en ligne, climatisation automatique (bizona sur Jaguar), détecteurs de pluie et de luminosité, dossiers de banquette 40/20/40 (BMW) et 40/60 (Jaguar), éclairage d'ambiance configurable (Jaguar), feux diurnes, arrière et stop à led, fixations Isofix AR, hayon à ouverture électrique mains libres (Jaguar), indicateur de limitation de vitesse (BMW), jantes alliage 17 pouces (BMW) et 20 pouces (Jaguar), sellerie cuir (Jaguar), sièges avant chauffants à réglages électriques (Jaguar), système audio, toit panoramique fixe (Jaguar), vitres AV/AR électriques, volant cuir réglable en hauteur et profondeur.

BMW X2

Qualités

Finition soignée
+
Moteur sobre et performant
+
Excellent rapport encombrement/habitabilité

Défauts

Bruits de roulement excessifs
-
Options chères et nombreuses
-
Réactions de direction sur route bosselée

JAGUAR E-PACE

Qualités

Comportement rigoureux et serein
+
Excellent confort
+
Design réussi

Défauts

Finition décevante
-
Consommation élevée due au poids
-
Habitabilité mesurée aux places arrière

VERDICT Budget

BMW X2



Sans surprise, le prix du X2 propose un menu incomplet qui impose un passage par la case "options" qui fait inévitablement grimper le tarif. S'y ajoute une offre de packs assez complexe. Le SUV allemand se distingue surtout par sa faible consommation. Le malus est modéré.

Jaguar E-Pace



Le rapport prix/équipement est conforme au statut de ce SUV et au final, le E-Pace n'est pas plus cher que son rival. En revanche, son poids excessif entraîne une consommation élevée, l'écart avec le X2 étant d'environ 2 l/100 km. Nettement plus élevé, le malus n'est pas non plus rédhibitoire rapporté au prix.

Verdict BMW X2



Options

↳ option modèle essayé

	BMW	Jaguar
Becquet aérodynamique AR	↳ 230	série
Fixations Isofix à l'avant	↳ 100	—
Jantes en alliage 20 pouces	↳ 860	série
Palettes de BVA au volant	↳ 150	—
Peinture métallisée	↳ 840	—
Régulateur de vitesse actif et aide au maintien en file	↳ 1250	série
Sellerie cuir	↳ 1550	série
Toit ouvrant panoramique	↳ 1450	série (fixe)

Packs

↳ pack modèle essayé

	BMW	Jaguar
Pack ConnectedDrive	↳ 2 100 €	—
Alarme antivol, système de navigation Professionnel avec affichage tête haute, connectivité sans fil et recharge par induction, information trafic en temps réel (3 ans), conciergerie (3 ans)		

**LE POIDS EXCESSIF
DU E-PACE PÉNALISE
SA CONSOMMATION ET
DONC LE MONTANT
DU MALUS.**

Performances

mesurées par l'AJ4x4

	BMW	Jaguar
Vitesse maxi (km/h)	210	188
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	8,1	10,3
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	29,6	32,3
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	8,3	10,4
Freinages		
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	9 / 31 / 64	11 / 33 / 69
Niveau sonore		
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	39,1 / 65,7 / 68	44,6 / 64,3 / 67,4
Consommations		
Moyenne (l/100 km)	6,5	8,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	7 / 6,2 / 6,2	8,6 / 7,9 / 8,4
Réservoir (l)	51	55
Autonomie (km)	784	662

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

	BMW	Jaguar
Extérieures		
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,36 / 1,83 / 1,53	4,40 / 1,99 / 1,65
Empattement (m)	2,67	2,69
Intérieures		
Espace aux jambes AR (cm)	29	24
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	147 / 145	151 / 145
Coffre		
Volume 5 places / 2 places (dm³)	438 / 1355	397 / 1234
Seuil de chargement (cm)	78	74
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	76 / 101 / 46	83 / 108 / 48
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	153 / 120 / 67	163 / 130 / 71

* banquette coulissante

Technique

données constructeur

	BMW	Jaguar
Moteur		
	4 cyl. en ligne, turbodiesel	4 cyl. en ligne, turbodiesel
Cylindrée (cm³)	1995	1999
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4000	180 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 1750 à 2500	430 à 1750
Châssis		
	monocoque	monocoque
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,5	11,9
Suspensions avant	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis	type McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Suspensions arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antirollis
Freins avant / arrière	disques ventilés	disques ventilés / disques
Transmission		
	4x4 semi-permanent	4x4 semi-permanent
Boîte de vitesses	BVA 8	BVA 9
Rapports de boîte	5,52 / 3,18 / 2,05 / 1,49 / 1,23 / 1 / 0,80 / 0,67	4,71 / 2,84 / 1,91 / 1,38 / 1 / 0,81 / 0,70 / 0,58 / 0,48
Poids		
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1694 / 2000	1918 / 1800
Pneumatiques		
Dimensions	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero
	225/40 R 20	245/45 R 20

Conclusion

Voilà deux SUV qui titillent la fibre sportive des acheteurs mais au final, le X2 livre une copie plus homogène. Ses défauts - direction sensible, bruits de roulement excessifs - pèsent moins lourd que ceux du E-Pace. Le SUV anglais est pénalisé par son poids mais surtout par une finition indigne de son rang. Il offre en contrepartie un comportement plus agréable au quotidien et une forme d'exclusivité que ne peut pas revendiquer le X2.

Le gagnant **BMW X2**

RÊVE DE SOMMETS

VW TOUAREG
V6 TDI 286 CH BVA8 4MOTION R-LINE

PRIX : 73 010 €

PUISSANCE FISCALE : 18 CV

MALUS 2018/2019 : 5 573 €/4 253 €

MARQUE GÉNÉRALISTE,
VOLKSWAGEN S'OFFRE
RÉGULIÈREMENT DES
INCURSIONS DANS LE HAUT
DE GAMME, PAS TOUJOURS
COURONNÉES DE SUCCÈS.
LA DERNIÈRE EN DATE, QUI
PREND LA FORME DU NOUVEAU
TOUAREG, TROUVERA-T-ELLE
ENFIN SON PUBLIC ?

Par Benoît Lande Photos Christian Martin



A l'image de son style plus démonstratif, le Touareg monte en gamme dans ses prestations. Il reprend le châssis et les technologies déjà utilisés par l'Audi Q7 ou le Porsche Cayenne.



Le cache-bagages est monté sur glissières. Il se lève automatiquement à l'ouverture du hayon ce qui permet d'accéder au coffre sans avoir à le manipuler.



La place réservée aux passagers arrière est royale. L'assise coulisse et les dossiers peuvent être réglés en inclinaison. Une prise 230 V est proposée, en plus des ports USB, pour 135 €.

Qualités

Confort de suspensions
+
Performances
+
Habitacle accueillant

Défauts

Boîte lente
-
Comportement pataud
-
Détails de finition

Audi, Porsche, Bentley, Lamborghini, dans le groupe VW, les marques haut de gamme ne manquent pas et, a priori, il n'est pas nécessaire d'en ajouter. Pourtant, la dernière génération de Touareg ne l'entend pas de cette oreille. Il reprend ainsi le châssis et les technologies des Q7, Cayenne, Bentayga et Urus, étrenne une planche de bord entièrement digitale qui donne un coup de vieux à ses cousins et se permet un prix d'attaque supérieur à 70 000 € lorsqu'il est équipé du V6 TDI 286 ch... Il gagne ainsi sans mal sa place dans la catégorie des grands SUV premiums. Reste à savoir si la clientèle VW est capable d'un tel investissement et si les possesseurs de premiums allemands sont prêts à renoncer aux blasons prestigieux qui ornent leur capot contre un plus modeste. Si les futures ventes apporteront la meilleure réponse à cette question, nous allons vérifier que ce nouveau Touareg vaut l'investissement qu'il demande. Pour cela, nous avons mis le cap sur les routes exigeantes du Maroc.

Un baroudeur en smoking

L'Atlas, une destination qui fleure bon l'aventure et qui nous permet d'attaquer cet essai en abordant le chapitre qui sera le moins utile aux futurs acheteurs : les capacités de franchissement ! En dépit de son positionnement haut de gamme, le Touareg peut jouer les baroudeurs, à grand renfort d'électronique il est vrai. Equipé des options adéquates (suspensions pneumatiques, Pack Offroad) et chaussé comme il faut, il se jouera des chemins cassants et se livrera à quelques exercices de franchissement. Seuls la boîte de vitesses courtes et les blocages de différentiels manuels lui manqueront pour franchir des pentes vraiment raides à faible adhérence. En dépit de ces dispositions, un SUV de 90 000 € n'a rien à faire dans la boue. Il sera bien plus à l'aise sur le bitume, même lorsque celui-ci n'est pas en parfait état, comme c'est le cas au Maroc.

Un seul bloc, mais décliné en deux puissances (231 et 286 ch), est proposé au lancement. Le plus puissant développe près de 300 ch et un couple généreux de 600 Nm – atteint un peu tard à 2250 tr/mn – ce qui n'est pas du luxe pour déplacer le Touareg, qui avoue un poids de 2250 kg. Grâce à la santé de la mécanique, les accélérations se montrent vigoureuses et les reprises permettent d'envisager la majorité des dépassements en toute sécurité... ou presque. Car dès les premiers tours de roues, l'ensemble moteur/boîte étonne par l'inertie de sa réponse. C'est vrai à basse vitesse au moment de démarrer mais également lorsqu'il s'agit de relancer ou de doubler. On en vient à anticiper systématiquement, par exemple en accélérant avant même d'avoir déboîté. Autre grief, la boîte qui se hâte de passer les rapports supérieurs et qui n'est jamais dans le rythme lorsqu'il faut rétrograder. Une parade existe, en paramétrant la gestion de la boîte en mode Sport. Cela étant, deux autres caractéristiques décourageront à hausser la cadence. La première est la direction, très douce et ●●●



Le Touareg propose cinq modes d'évolution sur route et le Pack Offroad (670 €) en ajoute deux - sable et gravier - dédiés au tout-terrain. Le mode Individual peut être entièrement personnalisé.

A GRAND RENFORT
D'ÉLECTRONIQUE, LE
TOUAREG PEUT JOUER
LES AVENTURIERS





Moyennant 3760 € sur R-Line, la planche de bord reçoit l'Innovision Cockpit composé de deux écrans digitaux. L'utilisation de ce système est intuitive mais nécessite une petite période d'adaptation. La finition flatte l'œil si ce n'est dans les parties basses du mobilier.



●●● légère en ville, mais qui manque de remontées d'informations sur route. La seconde est l'attaque de la pédale de frein, pas assez franche, ce qui n'a, heureusement, aucune incidence sur les distances d'arrêt.

Le comportement s'inscrit dans la même philosophie. Rasant, il n'est jamais sportif ni même dynamique. Le V6 pèse lourd sur le train avant ce qui se traduit par une tendance au sous-virage en cas d'excès d'optimisme. Un phénomène efficacement atténué lorsque l'option des roues arrière directrices a été cochée. Combinées à la suspension pneumatique, elles améliorent grandement le comportement mais également le diamètre de braquage en ville (11,5 m), ce qui en fait un investissement intéressant (3 060 €). La suspension pneumatique, de son côté, isole bien des défauts de la chaussée grâce à un réglage plutôt lâche. Basculer en mode Sport permet de verrouiller les suspensions, limitant les mouvements de caisse. Pour les plus exigeants, il est possible d'opter pour des barres stabilisatrices actives réduisant le roulis. Mais à 3 280 € l'option, en plus de la suspension pneumatique et des roues arrière directrices, cela ne paraît pas indispensable.

Une planche de bord 100 % digitale

Difficile de ne pas être impressionné en montant dans le nouveau Touareg. Moyennant 3 760 €, le système Innovation Cockpit déploie ses deux écrans (12,3" pour les compteurs, 15" pour le multimédia) sur la moitié de la planche de bord. Le multimédia demande un peu d'habitude avant de pouvoir se repérer dans les différentes fonctionnalités mais une fois que l'on a créé ses propres raccourcis sur l'écran d'accueil, l'utilisation devient intuitive. Le GPS embarqué est doté d'une fonction d'apprentissage des habitudes du conducteur et il est désormais possible, via Apple CarPlay, d'utiliser Waze. Dommage que la carte de ce dernier n'occupe pas tout l'écran. Autre bémol lorsqu'on lit de la musique depuis Spotify en streaming Bluetooth: un grésillement désagréable se fait entendre entre chaque morceau, comme quand la pointe de lecture d'un tourne-disque touche le vinyle! L'ensemble du mobilier visible est parfaitement assemblé et de qualité mais l'habillage des parties inférieures pâtit de plastiques rigides.

Le Touareg n'a aucun mal à dégager une excellente place à l'avant comme à l'arrière. La banquette est de surcroît coulissante (16 cm) et ses dossiers sont ajustables en inclinaison. Le coffre se montre particulièrement généreux (de 676 à 1 800 dm³). ■

Conclusion



Le Touareg réussit sa montée en gamme. Il fait oublier ses petits détails de finition par une planche de bord entièrement digitale impressionnante. L'habitabilité est généreuse à toutes les places et le coffre se montre accueillant. Orienté vers le confort, le comportement s'apprécie sur les longs trajets, dommage que la boîte manque de rapidité. Sur le papier, le Touareg peut rivaliser avec un Q7. Mais ça reste de la théorie.

Après le recours à quelques options, le Touareg sera capable d'une grande polyvalence. Sur route, il ne fera jamais preuve d'agilité, même avec les roues arrière directrices.



Les compteurs 12" sont entièrement paramétrables dans leur présentation et dans les informations affichées. Un système de vision nocturne est disponible (1 955 €).



Le multimédia intègre les interfaces Apple CarPlay et Android Auto. Mais l'affichage n'occupe pas encore tout l'écran.



Le Touareg est un véritable champion du chargement. En version 5 places, son volume varie de 676 à 816 dm³.

A 2010 € sur R-Line, le système IQ.Light - Matrix Led pilote automatiquement les zones d'ombre pour ne pas éblouir les autres usagers.





La boîte auto entraîne une inertie au démarrage et passe trop tôt les rapports supérieurs. Basculer en mode Sport résout une partie du problème.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE |

Prix

Modèle hors options : 73 010 €	Modèle à l'essai : 96 865 €
Émissions CO ₂ : 167 g/km	Puissance fiscale : 18 CV
Malus 2018/2019 : 5 573 €/4 253 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence automatique, assistant au changement de voie, Bluetooth, capot actif en cas de choc piéton, contrôle de pression des pneumatiques, ESP, freinage d'urgence auto en ville, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, surveillance des angles morts, surveillance des intersections avec freinage automatique, système d'arrêt d'urgence automatique en cas de défaillance du conducteur.

Agrément : accès et démarrage sans clé, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto deux zones, feux de route automatiques, frein à main électrique, hayon électrique mains libres, hi-fi 8 HP, jantes 20", navigation 3D sur écran tactile 9,2" avec commandes vocales (GPS et téléphone) et disque dur 64 Go, phares led, ports USB (4) et lecteur carte SD, recharge du téléphone par induction, rétros électriques, dégivants et rabattables, rétro extérieur photosensible côté conducteur, sellerie cuir, services connectés 12 mois via smartphone (info trafic, points d'intérêt, météo...), sièges avant électriques et chauffants à mémoires côté conducteur, stationnement semi-auto, volant cuir multifonction.

Options

Affichage tête haute	1 820 €
Climatisation automatique 4 zones	975 €
Déverrouillage dossiers depuis le coffre, filet de séparation	480 €
Hi-fi Dynaudio 14 HP 730 W	1 820 €
Innovision Cockpit : deux écrans digitaux pour les compteurs (12") et le multimédia (15") avec services connectés 36 mois	3 760 €
Peinture métallisée	1 250 €
Phares IQ.Light - Matrix led	2 010 €
Sellerie cuir Savona	1 055 €
Suspension pneumatique avec roues arrière directrices	3 060 €
Toit ouvrant panoramique	2 000 €
Vision nocturne par caméra thermique	1 955 €

Packs

pack
modèle essayé

↳ Pack Cargo	495 €
Plancher réversible et compartimentation du coffre	
↳ Pack Offroad	675 €
Modes de conduite supplémentaires (sable et gravier), plaque de protection moteur, réservoir de carburant de 90 litres	
Pack Sécurité Plus	650 €
Airbags genoux côté conducteur, airbags latéraux arrière	
↳ Pack Voyage Plus	2 500 €
Crochet d'attelage escamotable électriquement, assistant aux manœuvres avec remorque, sièges avant massants et ventilés, prise 230 V	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	235
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	6,7
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	27,5
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	6
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 64
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	41,6 / 61,6 / 64,8
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	8
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	8,8 / 7,8 / 7,4
Réservoir (l)	75
Autonomie (km)	937

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,88 / 1,99 / 1,72
Empattement (m)	2,91
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	18 - 34
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	162 / 157
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	676 - 816 / 1 800
Seuil de chargement (cm)	76
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	102 / 108 / 50
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	118 / 116 / 78

Technique

Moteur	V6, turbodiesel
Cylindrée (cm ³)	2 967
Puissance maxi (ch à tr/mn)	286 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 2 250
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,5
Suspension avant	type McPherson (triangles), boudins pneumatiques + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, boudins pneumatiques + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés
Transmission	4x4 permanent
Boîte de vitesses	BVA 8
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	2 250 / 3 500
Pneumatiques	Goodyear Eagle F1*
Dimensions	255/45 R 20

* mesures réalisées avec les pneumatiques route et non la monte tout-terrain du modèle en photo

ABONNEZ-VOUS à

L'auto-journal **Évasion** & **4x4**

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS



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

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



+ La version numérique
OFFERTE !

soit
24%
de réduction !

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 :

L'Auto journal évasion & 4x4 pour **4€50** par n°
au lieu de ~~5€95~~ (738013)

-24%

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

☐ L'OFFRE CLASSIQUE :

L'Auto-Journal évasion & 4x4 pour 1 an (4 n°)
à 19 € au lieu de ~~23,80 €~~ (896324).

-19%

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.

Je choisis mon mode de règlement :

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

☐ CB n°

Expire Fin : Cryptogramme

2 - J'INDIQUE MES COORDONNÉES :

Nom / Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

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

Tél : Mobile : Date de naissance :

Email :

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

Dater et signer obligatoirement

FAIT A :

LE :

Signature :

Offre exceptionnelle valable jusqu'au 28/02/2019 pour tout nouvel abonnement uniquement et paiement par prélèvement automatique, chèque ou CB. Délai de livraison : 4 semaines à réception de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine et/ou du support pour le casque en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service marketing et la direction des abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Ces informations pourront être cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher la case ci-contre ☐



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

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

LES SUV STARS DES VILLES MÉRITENT-ILS LEUR SUCCÈS ?

Dossier réalisé par Benoît Lande et Pierre Richet

Ils sont devenus en quelques années les stars des villes. Eux, ce sont les SUV urbains. Maniables, habitables, fun et dotés d'une position de conduite surélevée, ils n'ont pas eu de mal à détourner une partie de la clientèle des citadines classiques. A tel point que les plus prisés d'entre eux se sont installés durablement dans le top 10 des véhicules les plus vendus du marché !

Mais derrière cette tendance de fond, il convient tout de même de se demander si le succès commercial est vraiment le reflet des qualités intrinsèques de ces modèles de poche. Le style n'est-il pas le premier critère d'achat, induisant une décision qui met au second plan les critères objectifs tels que l'habitabilité, la modularité, le confort, le comportement ou encore le rapport prix/équipement ? Un constat d'autant plus vrai qu'il s'applique à des SUV urbains que l'on exonère souvent de bien des devoirs (confort, performances, comportement) sachant qu'ils seront cantonnés à la ville. Pas à l'Auto-Journal Evasion & 4x4. Car un SUV, au-delà de son style, doit porter dans ses gènes un certain art de la polyvalence.

Nous avons donc figé le top 10 des SUV urbains les plus vendus en France sur les trois premiers trimestres 2018. Et nous avons, pour chacun, regardé s'ils méritaient objectivement leur place dans le classement. Attention à la nuance concernant ceux qui ne méritent pas leur place : soit ils devraient être moins bien classés... soit mieux ! Tous les détails dans les pages qui suivent...

SOMMAIRE

p. 72	Renault Captur
p. 73	Peugeot 2008
p. 74	Citroën C3 Aircross
p. 75	Fiat 500X
p. 76	VW T-Roc
p. 77	Ford EcoSport
p. 78	Nissan Juke
p. 79	Opel Crossland X
p. 80	Seat Arona
p. 81	Jeep Renegade



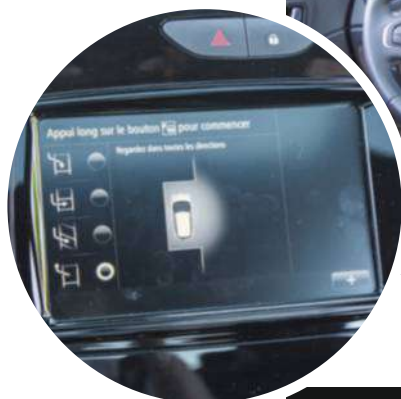
GRAINE DE STAR

RESTYLÉ DÉBUT 2018, LE CAPTUR A CORRIGÉ UNE PARTIE DES DÉFAUTS QU'ON LUI REPROCHAIT. IL CONSTITUE TOUJOURS UNE PROPOSITION FORT SÉDUISANTE SUR LE MARCHÉ.

La Clio est depuis des années la plus vendue des citadines. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour sa version SUV ? C'est effectivement le cas mais on peut se demander si cette logique commerciale respecte une hiérarchie objective... Commençons par rassurer ceux qui douteraient : le Captur n'usurpe pas sa place de n°1. Surtout depuis son restylage opéré au début de l'année. Derrière quelques nouveautés esthétiques, il a surtout revu sa copie en matière de finition. Les progrès sont probants avec des plastiques de meilleure qualité et un éclairage plus soigné mais il reste encore une marge de progression par rapport aux meilleurs de la catégorie. Là où le Captur ne faiblit pas, c'est sur l'aspect pratique. Boîte à gants tiroir, housses de siège amovibles (en option), banquette arrière coulissante (de série), plancher de coffre ajustable en hauteur, ce SUV est facile à vivre d'autant qu'il ménage une bonne place aux passagers arrière et un coffre accueillant (de 384 à 484 dm³). On peut en revanche lui reprocher un manque de générosité en largeur. Le rapport prix/équipement est bien pensé et le système R-Link (en option) avec écran 7" agréable bien que vieillissant.

Le Captur est disponible en 90 ch, essence TCe et diesel dCi, mais il reçoit également un nouveau bloc essence 1.3 de 150 ch. Ainsi motorisé, le SUV urbain jouit de belles performances (31,1 s sur le 1 000 m départ-arrêt) qui le font gagner en polyvalence. En ville, l'option de la boîte automatique EDC (1 600 €) séduit par sa souplesse d'utilisation. Le comportement se montre sain avec comme seul grief une tendance à quelques mouvements de caisse et un manque de nervosité. La consommation aurait pu faire preuve de plus de retenue... ■

Compris dans le Pack Techno (1 650 €), le Park Assist gère la direction lors des manœuvres de stationnement.



La planche de bord est désormais mieux finie et conserve son esprit pratique développé.

1^{re} place
méritée ?
OUI MAIS...

Le Captur ne manque pas d'arguments. Accueillant, pratique, bien équipé, il a aussi amélioré sa qualité de finition. Mais il lui reste des progrès à faire et son comportement aurait gagné à une pointe de vivacité.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Renault Captur TCe 150 ch EDC

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,13 / 1,78 / 1,57 / 2,61
Espace aux jambes AR (cm)	9 - 25*
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	384 - 484* / 1235

Moteur

Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 700

Performances/consommations

Accélérations 1 000 m d.a. (s)	31,1
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	7 / 7,6

* Banquette coulissante sur 16 cm



EN EMBUSCADE

LE PEUGEOT 2008 TALONNE SON RIVAL DE CHEZ RENAULT. MAIS GRÂCE À SON AGRÈMENT DE CONDUITE, IL AURAIT LES MOYENS DE PRENDRE L'AVANTAGE SUR LUI DANS CE DOSSIER.

Au moment d' étoffer la gamme 2008, Peugeot avait deux possibilités : soit dériver une carrosserie break, soit faire un SUV. C'est la deuxième option qui s'est imposée et, compte tenu des scores de vente qu'elle réalise, Peugeot n'a rien à regretter. Comme souvent chez le constructeur de Sochaux, un des plus gros atouts du 2008 est son agrément de conduite. Et cela reste vrai même si l'on met de côté le i-Cockpit (petit volant et compteurs rehaussés) qui ne convient pas à tout le monde. Le châssis, doublé de liaisons au sol réglées aux petits oignons, offre un comportement agile voire fun si le conducteur le décide. Pour animer ce châssis doué, le choix ne manque pas. Des deux BlueHdi (100 et 120 ch BVM6 ou EAT6) et trois PureTech (82, 100 BVM5 ou EAT6 et 130 ch), c'est le plus puissant des moteurs essence que l'on choisit. Marié à une boîte 6 à la commande pourtant perfectible, ce 3 cylindres donne des ailes au 2008 avec des accélérations et des reprises enjouées, à l'image de la sonorité mécanique. Une belle santé qui ne se traduit pas par des excès côté consommation, au contraire : la moyenne de seulement 6,4 l/100 km est en tout point remarquable.

Bien qu'il soit sur le marché depuis 2013, avec un léger restylage en 2016, le 2008 vieillit bien en termes de présentation. Dessin et finition de la planche de bord restent d'actualité. Mais la faiblesse de ce SUV, c'est bien son système multimédia qui apparaît au mieux vieillissant au pire obsolète. En matière d'accueil, le Peugeot préfère soigner les bagages (coffre de 430 dm³) que les passagers arrière qui manquent d'aisance aux genoux. ■



Compteurs surélevés, petit volant, le i-Cockpit du 2008 ne convient pas à tout le monde.

**2^e place
méritée ?
OUI MAIS...**

Le Peugeot 2008 est le SUV urbain qui a notre préférence. Il n'est pas parfait mais son agrément de conduite permet de relativiser les quelques défauts. Attention cependant, vu la vitesse de progression des rivaux, ce ne sera peut-être plus le cas longtemps.

La présentation est toujours agréable mais le système multimédia accuse le poids des ans.



MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Peugeot 2008 PureTech 130 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,16 / 1,74 / 1,56 / 2,54
Espace aux jambes AR (cm)	20
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	430 / 1194
Moteur/boîte	
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1750
Performances/consommations	
Accélérations 1000 m d.a. (s)	31,5
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	6,4 / 6,7



Citroën C3 Aircross

PRIX (À PARTIR DE) : 16 200 €

MIEUX VAUT TARD

CITROËN A PRIS SON TEMPS AVANT D'INVESTIR LE MARCHÉ DES SUV. ÇA LUI A LAISSÉ LE LOISIR DE PEAUFINER SA COPIE ET LE C3 AIRCROSS EST LE FRUIT DE CETTE APPLICATION.

Avec des gènes d'innovation comme ceux de Citroën, on aurait pu espérer une entrée plus précoce de la marque sur le segment des SUV. Cela n'a pas été le cas, et ce n'est pas uniquement la faute à une capacité d'innover qui se serait émoussée avec le temps. Mais on ne refait pas l'Histoire et mieux vaut se pencher aujourd'hui sur le véhicule qu'a engendré une si longue gestation. Première constatation, le style donne le sourire que ce soit par les lignes dénuées d'agressivité, les couleurs chatoyantes ou les possibilités de personnalisation. La bonne humeur reste de mise dans l'habitacle. La planche de bord propose un dessin inspiré qui n'a heureusement pas sacrifié les aspects pratiques aux effets de style. Les assises avant comme arrière ont été dessinées pour épouser le corps et le confort sera complété à l'arrière par une bonne place aux jambes. Le C3 Aircross est peut-être petit mais il est malin. Il retient ainsi des solutions de monospace comme la banquette coulissante (de série à partir de Shine), la mise en tablette du siège passager (dans un pack) ou encore le plancher de coffre réglable sur deux niveaux. Il peut également ajouter à ces atouts un volume de chargement de 433 dm³, excellent pour la catégorie. Sur la route, le C3 Aircross est avant tout une Citroën. Avec ses bons côtés comme l'excellent confort offert par



les suspensions souples. Et ses moins bons comme des mouvements de caisse trop prononcés et un châssis qui n'aime pas particulièrement hausser le rythme. Fort de ce constat, et sachant que le C3 Aircross est lourd (près de 80 kg de plus qu'un 2008), la bonne option serait de se tourner vers le BlueHDI 120 ch EAT6. Il ne sera pas moins performant que le PureTech 130 ch et permettra d'économiser 1,6 litre de carburant tous les 100 km ! ■

**3^e place
méritée ?
OUI**

Citroën n'a pas manqué son entrée sur le segment. Pétillant, modulable, accueillant et doté d'un équipement moderne, le C3 Aircross se hisse parmi les références. Son comportement indolent n'est pas rédhibitoire en ville mais son poids justifie le diesel.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Citroën C3 Aircross
BlueHDI 120 ch EAT6 mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,16 / 1,83 / 1,60 / 2,61
Espace aux jambes AR (cm)	9 - 24*
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	433 - 548* / 1289
Moteur	
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1750
Performances/consommations	
Accélérations 1000 m d.a. (s)	32,9
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	5,5 / 5,4

* Banquette coulissante sur 15 cm



Le confort du C3 Aircross le rend apte aux longs trajets. Mais comme il est lourd, le choix du diesel ne manque pas de sens.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE



Présentation originale, nombreux rangements et équipement high-tech caractérisent le SUV Citroën.



Le C3 Aircross offre des possibilités de personnalisation étendues. Son style est son premier atout.



Fiat 500X

PRIX (À PARTIR DE) : 18 990 €

ATOUT CŒUR

APRÈS 4 ANS DE CARRIÈRE, LA 500X A DROIT À UNE PETITE MISE À JOUR. ELLE EN PROFITE SURTOUT POUR REVOIR SES MOTEURS ESSENCE.



PHOTOS: A. SAUNIER

Arrivée en 2014, la 500X a cette année droit à un petit coup de jeune. C'est discret à l'extérieur (phares et boucliers) comme à l'intérieur (nouveaux volant et compteurs). L'équipement gagne les interfaces smartphone ainsi que des aides à la conduite comme l'assistance active au maintien dans la voie. L'habitacle est toujours aussi gai avec ses inserts de couleur et pratique grâce à ses nombreux rangements. Les passagers installés sur la banquette ne sont pas à l'étroit. En revanche, le coffre de 374 dm³ ne fait pas de largesse particulière et la banquette n'est pas coulissante.

Deux essence font leur apparition: un 3 cylindres de 120 ch et un 4 cylindres de 150 ch. Compte tenu du côté pétillant de la 500X, c'est le "3 pattes" qui a retenu notre attention. On s'attendait d'ailleurs à plus de caractère de cette mécanique qui, bien insonorisée, laisse peu entendre son timbre si particulier. Ce qui ne l'empêche pas d'emmener la 500X avec entrain sur route. En conduite urbaine, elle perd en revanche de son agrément à cause d'une certaine paresse au démarrage. Si le comportement ne manque pas d'agilité, les suspensions fermes ont tendance à secouer les occupants. ■

4^e place
méritée ?
OUI MAIS...

Bonifiée grâce à ce restylage, la 500X est toujours aussi craquante. L'équipement mis à jour se conjugue avec un prix intéressant et le nouveau 3 cylindres essence ne manque pas d'agrément. Dommage que le petit coffre et les suspensions fermes n'aient pas été corrigés.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Fiat 500X
1.0 GSE T3

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,26 / 1,80 / 1,60 / 2,57
Espace aux jambes AR (cm)	26
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	374 / 1000
Moteur	
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 5750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 1750
Performances/consommations	
Accélérations 1 000 m d.a. (s)	32,5
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	6,9 / 7,1



VW T-Roc

PRIX (À PARTIR DE) : 21 990 €

A CHEVAL

AVEC SA LONGUEUR PLUS IMPORTANTE, LE T-ROC BROUILLE LES CARTES DANS LA CATÉGORIE. MAIS EN ATTENDANT L'ARRIVÉE DU T-CROSS, C'EST BIEN LUI QUI DOIT DÉFENDRE LES COULEURS DE VW.



PHOTOS : C. MARTIN



Plus le nombre de SUV augmente, plus il est difficile de faire la différence entre les catégories. Car il arrive régulièrement que ceux d'un segment inférieur s'autorisent quelques centimètres en plus pour se distinguer. Et comme l'inverse est également vrai, certains modèles sont au milieu du gué. C'est le cas du T-Roc qui domine ses rivaux avec son gabarit plus imposant (4,24 m de long et 1,82 m de large). Un avantage qui lui permet de fixer la référence en termes de volume de coffre (474 dm³) tout en restant généreux espace aux jambes des passagers arrière. Il ajoute à cela une modularité poussée avec un plancher réglable sur deux niveaux et un siège passager repliable en tablette. L'aménagement de la planche de bord bénéficie d'une ergonomie parfaite et le système multimédia n'oublie rien d'essentiel. On ne peut en revanche que regretter que de nombreux plastiques du mobilier soient lisses et brillants. C'est plus gênant au toucher qu'à la vue mais c'est surtout beaucoup moins bien que ce que propose une Golf, dont le T-Roc dérive.

Un lien de parenté qui lui permet d'avancer une belle polyvalence. Doté d'un comportement sûr et d'un confort global soigné, il ne craint pas de franchir les limites de la ville pour affronter les trajets autoroutiers. De belles

dispositions qui pourraient motiver le choix d'un diesel sous le capot. Mais la version TDI 150 ch, avec DSG7 et 4Motion imposés, est trop chère et le 1.6 TDI 115 ch un peu trop juste. Le meilleur équilibre est à chercher du côté du 1.5 TSI 150 ch voire du 3 cylindres 1.0 TSI 115 ch mais pour une utilisation urbaine exclusivement. ■

5^e place
méritée ?
NON MAIS...

Compte tenu de sa polyvalence d'utilisation et de son habitabilité, le VW T-Roc pourrait revendiquer une meilleure place sur le marché. Mais il fait payer cher ses qualités et va bientôt avoir un redoutable concurrent : son petit frère le T-Cross.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

VW T-Roc TSI 150 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,24 / 1,82 / 1,58 / 2,59
Espace aux jambes AR (cm)	25
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	474 / 1290
Moteur	
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Performances/consommations	
Accélérations 1 000 m d.a. (s)	31
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	7,2 / 7,3



Basé sur le châssis de la Golf, ce SUV propose un comportement assuré mais pas très amusant. Le TSI 150 ch lui va comme un gant.



Ergonomie impeccable, équipement pointu, inserts colorés, le T-Roc a presque tout bon, hormis les plastiques durs.



Ford EcoSport

PRIX (À PARTIR DE) : 18 900 €

LE MARGINAL

L'ECOSPORT RÉALISE DE BELLES PERFORMANCES COMMERCIALES SUR NOTRE MARCHÉ. S'IL NE LES VOLE PAS, ELLES ÉTONNENT MALGRÉ TOUT.



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

L'EcoSport est né pour répondre aux besoins des conducteurs d'Amérique du Sud et d'Inde. Autant dire à des besoins éloignés des nôtres. Pourtant, ce sympathique modèle a débarqué dans nos contrées avec des arguments forcément décalés, comme une porte de coffre à ouverture latérale portant la roue de secours. Mais tout cela est (presque) de l'histoire ancienne puisque depuis fin 2017, l'EcoSport a été européenisé. S'il a toujours sa porte de coffre (sans roue de secours), il se met au diapason des attentes du Vieux Continent avec une planche de bord repensée, plus ergonomique, et une finition qui ne soulève plus la critique. Le coffre n'est pas petit (412 dm³) et libère un plancher plat une fois les dossiers rabattus. A l'arrière, il y a plus de place à la tête qu'aux jambes. Sur la route, les choses s'annoncent bien puisque l'on retrouve, entre autres, le séduisant 3 cylindres EcoBoost de 125 ch. Il ne fait malheureusement pas d'étincelles en performances et avoue même un certain penchant pour la boisson (8 l/100 km). Mieux vaut mener l'EcoSport à un rythme paisible, ce qui convient très bien à un châssis qui manque de maintien. ■

6^e place
méritée ?
NON

L'EcoSport a le mérite de la différence et, en soi, ce n'est pas un mauvais véhicule depuis son restylage, vendu qui plus est à un prix abordable. Mais ses rivaux qui le talonnent en vente sont bien meilleurs que lui et méritent donc de passer devant.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Ford EcoSport
EcoBoost 125 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,10 / 1,77 / 1,66 / 2,52
Espace aux jambes AR (cm)	21
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	412 / 1238

Moteur

Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1400

Performances/consommations

Accélérations 1 000 m d.a. (s)	33
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	8 / 7,6



Nissan Juke

PRIX (À PARTIR DE) : 16 200 €

FIN DE RÈGNE

EN 2010, LE JUKE POSAIT LES JALONS DU SUV URBAIN TENDANCE. UNE RECETTE MIRACLE QUI S'ESOUFFLE DE PLUS EN PLUS...



PHOTOS: N. SOLER

Pionnier du segment des SUV urbains, le Juke y tient une place à part. La preuve, 8 ans après son lancement, il est toujours 6^e du marché. Mais la relève se fait attendre et Nissan a décidé de lui apporter quelques retouches pour l'aider à patienter. Le dessin de la planche de bord n'a pas franchement vieilli, ce qui n'est pas le cas des plastiques ou des assemblages. L'équipement technologique, bien que remis à jour, marque le pas. Quant à l'habitacle, il conserve ses défauts à savoir des places arrière étroites, un coffre modeste (368 dm³) et une visibilité réduite.

La gamme du Juke s'est nettement allégée: les versions sportives ont disparu tout comme les quatre roues motrices. Le choix porte dès lors sur le DIG-T 115 ch - plus pour longtemps car il ne passe pas les normes Euro 6c - et le dCi 115 ch. La mécanique essence est la plus adaptée car elle offre une réponse suffisante pour 2200 € de moins et sans faire exploser la consommation (7,3 l/100 km). Sur la route, le SUV Nissan a de beaux restes et l'on apprécie son agilité et sa caisse bien tenue. Cela se traduit malgré tout par des percussions de suspensions, surtout à basse vitesse. ■



Opel Crossland X

PRIX (À PARTIR DE) : 18 750 €

COUSIN GERMAIN

LE CROSSLAND X A BEAU PORTER LE LOGO OPEL, IL REPREND LE CHÂSSIS ET DES MOTEURS D'ORIGINE PSA. C'EST CE QUI S'APPELLE AVOIR DE BONNES BASES.



La présentation est plus traditionnelle que dans un 2008 mais l'ensemble inspire confiance.

Si Opel est désormais entré dans le giron de PSA, la collaboration technique entre les marques a précédé la signature formelle de l'acquisition. Voilà pourquoi les deux plus récents SUV de la marque à l'éclair partagent déjà nombre d'éléments avec leurs cousins de chez Peugeot et Citroën. C'est le cas du Crossland X qui vient boxer dans la même catégorie que le 2008 et le récent C3 Aircross. Dans la gamme Opel, il se place sous le Mokka X en taille comme en prix et se contente de 2 roues motrices.

Ce n'est pas parce qu'on a les bons ingrédients que la recette est réussie... mais ça aide beaucoup. Et en l'occurrence, la recette Opel est réussie. Le Crossland X fait état de très belles dispositions dynamiques avec des prises d'appui précises et des changements de cap agiles. Seule la direction peut manquer de consistance à vive allure. Un

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Nissan Juke DIG-T 115 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,14 / 1,77 / 1,57 / 2,53
Espace aux jambes AR (cm)	24
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	368 / 1189

Moteur

Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 2000

Performances/consommations

Accélérations 1 000 m d.s. (s)	33,6
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	7,3 / 7,2

7^e place
méritée ?
NON

La ligne du Nissan Juke n'a presque pas pris une ride. Voilà ce qui explique certainement une grande partie de son succès actuel. Car objectivement, il a de plus en plus de mal à suivre la cadence imposée par ses rivaux. A 8 ans, difficile de lui en vouloir !



Le Crossland X adopte volontairement des réglages de suspensions plus permissifs que chez Peugeot. Mais le comportement reste plaisant.

PHOTOS : T. ANTOINE/ACE TEAM

tempérament routier qui donne le sourire et se marie parfaitement avec l'excellent 3 cylindres Turbo de 130 ch. Vivant, souple et mélodieux, ce moteur est un choix pertinent. Seule ombre au tableau, la commande de boîte manuelle au guidage caoutchouteux. Mais ce n'est pas une surprise, les modèles PSA souffrent du même mal.

Un beau bilan dynamique qui n'est pas terni une fois que l'on prend place à bord. Certes le dessin de la planche de bord n'est pas d'une franche gaieté mais la qualité de finition donne globalement satisfaction. Au chapitre de l'habitabilité, l'Opel fait mieux que le 2008 en espace pour les passagers arrière et un peu moins bien en coffre (420 dm³). Lequel reste accueillant et modulable avec la banquette coulissante (en option à 400 € suivant les finitions). A propos d'équipement, Opel nous avait habitués à être plus généreux rapporté au prix. ■

8^e place
méritée ?
NON

Fort de ses qualités, très proches de celles d'un Peugeot 2008, le Crossland X mériterait de remonter franchement dans le classement des meilleures ventes. Mais pour cela, il faudrait qu'il se fasse connaître.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Opel Crossland X Turbo 130 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions

Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,22 / 1,77 / 1,61 / 2,61
Espace aux jambes AR (cm)	24
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	420 / 1255

Moteur

Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1750

Performances/consommations

Accélérations 1 000 m d.a. (s)	32,6
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	6,7 / 7



PRIX (À PARTIR DE) : 21 700 €

LE HOLD-UP

SANS RENIER LES QUALITÉS DES MODÈLES SEAT, RARES ONT ÉTÉ CEUX SUFFISAMMENT ARMÉS POUR PRÉTENDRE DEVENIR LA RÉFÉRENCE D'UNE CATÉGORIE. MAIS ÇA, C'ÉTAIT AVANT L'ARONA.



PHOTOS : Y. LEBEVRE

Arona, voilà un nom qui ne parle pour le moment à personne mais qui a les moyens de se tailler une belle place sur le marché. L'Arona, c'est le petit frère de l'Ateca qui avait déjà fait une entrée remarquée, remplaçant Seat dans la liste d'achat de clients qui l'avaient depuis longtemps écarté. Le dernier né s'inspire d'ailleurs ouvertement du style de son aîné, histoire d'attirer sur lui le succès. Dérivé de l'Ibiza, il mesure 4,14 m ce qui en fait un des plus petits de son espèce. Voilà déjà de quoi le rendre à l'aise en ville, qualité qu'il peaufine par un diamètre de braquage très mesuré (10,6 m) et une direction bien assistée. En s'éloignant des zones urbaines, le Seat ne perd rien de sa superbe et laisse même découvrir un tempérament qui, s'il n'est pas aussi agile que celui d'un 2008, s'en rapproche très fortement. Équilibré et efficace, le comportement met en confiance le conducteur qui se surprend à hausser le rythme comme s'il était au volant d'une petite sportive. Ce que l'Arona n'est pas dans l'absolu puisque le séduisant 1.0 TSI de 115 ch ne lui permet de signer "que" 31,8 s sur le 1 000 m d.a. Sauf que c'est le meilleur temps de la catégorie, et de loin ! Non content de dominer en performances, il le fait aussi en consommation avec une moyenne de 6,8 l/100 km. Quel est donc son secret ? Un poids contenu sous 1,2 tonne. Seule déception : des distances de freinage quelconques.

À l'intérieur, l'Arona ne force pas son talent. La présentation de la planche de bord ne fait preuve d'aucune originalité. En revanche, la qualité des matériaux étonne... dans le bon sens ! Les places arrière sont accueillantes tout comme le volume de coffre (411 dm³). Dommage qu'il manque la banquette coulissante. ■

Profitant de son appartenance au groupe VW, l'Arona propose un système multimédia abouti.



La planche de bord évoque celle de l'Ibiza. Les matériaux étonnent par leur qualité.

9^e place méritée ?
NON

Le Seat Arona est une belle découverte. Si l'on ferme les yeux sur sa personnalité un peu effacée, surtout à l'intérieur, il a les moyens de se battre avec les meilleurs... et de remonter dans le top 5 des ventes.

MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Seat Arona EcoTSI 115 ch

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,14 / 1,78 / 1,56 / 2,56
Espace aux jambes AR (cm)	24
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	411 / NC
Moteur	
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000
Performances/consommations	
Accélérations 1 000 m d.a. (s)	31,8
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	6,8 / 6,6



WESTERN SPAGHETTI

PREMIÈRE JEEP À NE PAS ÊTRE CONSTRUITE AUX ETATS-UNIS, LE RENEGADE A SU PROFITER DE SES ÉLÉMENTS PARTAGÉS AVEC LA 500X POUR AFFINER SES ARGUMENTS, SANS PERDRE SON ÂME.

En le voyant, on l'imagine volontiers arpenter la Rubicon Trail, célèbre piste de franchissement au cœur de la Sierra Nevada. Pourtant, le Renegade a été pensé pour répondre aux besoins des clients urbains européens. Pour cela, il est fabriqué en Italie et reprend châssis et moteurs de la 500X. Comme la petite Fiat, "l'Américain" connaît une légère remise à jour pour 2018. Sous des nouveautés cosmétiques ténues, les moteurs essence évoluent en profondeur. On découvre ainsi un 3 cylindres 1.0 120 ch et un quatre cylindres 1.3 en 150 ch. La motorisation d'attaque semble taillée pour la ville mais, paradoxalement, c'est plutôt sur la route qu'elle se montre à l'aise. Sa disponibilité autour de 2000 tr/mn et sa belle insonorisation rendent la proposition agréable. En utilisation urbaine, le bilan est plus mitigé. Comme nous l'avons déjà constaté sur la 500X, le petit 3 cylindres semble désarmé lorsqu'on le sollicite dans le bas du compte-tours. A tel point qu'il faut doser embrayage et accélérateur pour, au mieux gommer les à-coups, au pire éviter de caler. Les prestations dynamiques en matière de comportement comme de confort évoluent vers la moyenne de la catégorie.

Pas ou peu de changements dans l'habitacle qui distille toujours une ambiance agréable. Le système multimédia bénéficie d'une interface modernisée et de la compatibilité Apple CarPlay et Android Auto. Quant au conducteur, il pourra se reposer sur les aides à la conduite telles que l'assistance active au maintien dans la voie (de série) ou le freinage automatique d'urgence et la surveillance d'angles morts (en option). Le coffre, lui, ne change pas et se montre toujours un peu petit (370 dm³). ■



Le passager central n'est pas à la fête mais les deux autres ont de quoi voyager confortablement.

**10^e place méritée ?
NON**

Calqué sur la 500X, mais avec sa propre personnalité, le Renegade pourrait prétendre à une meilleure place. Car le manque de souplesse du 3 cylindres et le petit coffre sont pénalisants, mais pas rédhibitoires.

Ambiance particulièrement agréable dans le Renegade, surtout dans cette version avec sellerie claire.



MESURES | TECHNIQUE | MESURES | TECHNIQUE |

Jeep Renegade 1.0 GSE T3

mesurées par l'AJ4x4

Dimensions	
Longueur / largeur / hauteur / empattement (m)	4,26 / 1,81 / 1,67
Espace aux jambes AR (cm)	26
Volume de coffre 5 / 2 places (dm ³)	370 / 1297
Moteur	
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 5750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 1750
Performances/consommations	
Accélérations 1 000 m d.a. (s)	32,5
Consommation moyenne / ville (l/100 km)	6,9 / 7,1

PUISSANCE

VOLVO XC40
T3 156 CH MOMENTUM

PRIX : 34 100 €

PUISSANCE FISCALE : 9 CV

MALUS 2018/2019 : 1 490 €/1 050 €

3

PREMIÈRE INCURSION DE LA MARQUE SUÉDOISE DANS LES SUV COMPACTS, LE XC40 A DÉCROCHÉ LE TITRE DE VOITURE DE L'ANNÉE 2018. UNE BONNE NOUVELLE ARRIVANT RAREMENT SEULE, IL REÇOIT AUJOURD'HUI UN PETIT MOTEUR ESSENCE QUI FAIT BAISSER SON PRIX.

Texte Michel Courtois Photos Greg



Quel est le point commun entre une Citroën CX, une Porsche 928, une Nissan Leaf et une Volvo XC40 ? Tous ces modèles ont été élus voiture de l'année, respectivement en 1975,

1978, 2011 et 2018. Ce titre, décerné par un jury de journalistes européens, distingue un véhicule qui, par ses qualités intrinsèques, apporte sa contribution à l'évolution de l'automobile avec un grand A. Certes, suivant les années, les heureux élus n'ont pas toujours été aussi pertinents que les exemples cités. Quoi qu'il en soit, le Volvo a réussi à prendre l'avantage sur 36 rivaux loin d'être dénués de qualités, bien au contraire. Qu'a donc de si spécial ce XC40 pour mériter de tels lauriers ? C'est ce que nous avons voulu savoir en le soumettant au Super Essai.

Depuis 2010, Volvo fait partie de Geely, un des principaux constructeurs chinois, également actionnaire majoritaire de Daimler (Mercedes) ! Pour la marque suédoise, ce rachat a été synonyme d'arrivée de capitaux, donnant aux équipes en place les moyens de leurs ambitions. XC90 puis XC60 pour ne citer que les SUV, depuis 8 ans, l'histoire de Volvo ressemble à une success-story. Le XC40 s'inscrit dans cette descendance, lui qui repose sur une plateforme inédite, capable de recevoir un système hybride rechargeable et même 100 % électrique. Deux déclinaisons visionnaires, effectivement, mais qui n'arriveront pas avant 2019. En attendant, le Volvo se "contente" de blocs classiques, dont un petit 3 cylindres essence qui s'inscrit parfaitement dans le mouvement - pas toujours fondé - anti-diesel actuel. Fort de 156 ch, disponible en deux roues motrices et couplé à une boîte manuelle, il permet d'abaisser le prix d'attaque à 31 350 €. Côté fiscalité, ça se gâte... Bien que tout le monde s'accorde à dire qu'un moteur essence est moins nocif pour la santé qu'un diesel, le T3 est pénalisé par un malus 2018 de 1 490 € alors que le diesel D3 de 150 ch ne doit s'acquitter que de 173 €. Cherchez l'erreur !

Reste la question centrale : que donne un petit 1.5 3 cylindres sous le capot d'un SUV de 1 585 kg (mesurés par nos soins) ? Contre toute attente, le résultat peut être qualifié de convaincant, pour ne pas dire séduisant. Souple dans le bas du compte-tours, volontaire à aller taquiner la zone rouge, le moteur fait preuve d'un bon caractère synonyme de polyvalence d'utilisation. Bien insonorisé, il laisse juste entendre un agréable ronronnement lorsque l'on tire les rapports. A l'épreuve du chrono, les temps relevés ne sont pas extraordinaires, à ●●●

LE XC40 FAIT PREUVE D'UNE BELLE POLYVALENCE. MAIS SES DÉFAUTS LES PLUS GÊNANTS SE REMARQUENT EN VILLE.

Les pneus de 19" sont une surmonte mais ils n'ont pas trop d'incidence sur le confort, hormis sur les raccords de chaussée. Les branches des jantes sont peintes en blanc !



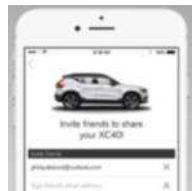
La signature lumineuse en marteau de Thor caractérise les Volvo. La qualité de l'éclairage est excellente, surtout en mode pleins phares.



Verticaux, les feux arrière en forme de croix permettent de reconnaître le XC40 de nuit. Les feux de détresse s'allument automatiquement en freinage d'urgence.



BIEN VU *Le XC40 a le sens pratique. Grâce au Pack Accessibilité Pro (1 000 €), le plancher modulable permet de partitionner le coffre et d'y accéder les bras chargés.*



AUTOPARTAGE

Grâce à l'application mobile Volvo On Call, il est possible d'envoyer une clé numérique à un proche pour qu'il puisse ouvrir et démarrer le XC40. Pratique! Elle permet aussi d'accéder aux données du véhicule voire d'interagir avec (verrouiller/déverrouiller).



SENS DESSUS DESSOUS

Spécialiste du break, Volvo a conservé un esprit pratique développé. Ainsi est-il possible de glisser le cache-bagages (pourtant rigide et encombrant) sous le plancher de coffre. Il suffit ensuite d'appuyer sur deux boutons pour rabattre automatiquement les dossiers (dans le Pack Accessibilité Pro) et bénéficier d'un espace de chargement plat.

PARTOUT À LA FOIS

Compte tenu de la piètre visibilité 3/4 arrière, opter pour les caméras Surround View (900 €) est un investissement judicieux. Elles permettent d'avoir une vision panoramique à 360° des environs de la voiture.

A MOITIÉ

Le système multimédia intègre les interfaces Apple CarPlay et Android Auto. Mais la place qui leur est réservée ne fait que la moitié de l'écran 9". A cette taille, il sera plus commode d'utiliser Waze... sur son téléphone portable!

LAISSER SA TRACE

Le multimédia peut être habillé de plastique mat plutôt que de noir laqué, c'est une bonne chose. Mais son grand écran tactile se montre particulièrement sensible aux traces de doigts. Heureusement, il est possible, en appuyant longtemps sur le bouton situé en bas, d'éteindre et de verrouiller cet écran pour l'essuyer... avec la lingette fournie!



ANGLE MORT

Le dessin des montants 3/4 arrière n'est pas sans conséquences. La visibilité en pâtit que ce soit en manœuvres ou sur la route, lorsqu'on a l'impression qu'une voiture est dans l'angle mort... alors que c'est la carrosserie! L'ambiance lumineuse à l'arrière fait également les frais de cet effet de style.

À REVOIR *La place réservée à l'affichage Apple CarPlay sur l'écran du GPS est réduite. Et certaines routes secondaires ne sont pas cartographiées.*



Qualités

Habitacle spacieux

+
Dotation
de sécurité

+
Présentation
agréable

Défauts

Consommation
élevée

-
Boîte
accrocheuse

-
Direction
trop légère

VERDICT Sur la route

Ville ★★★★★

Compact, le XC40 est taillé pour la ville. Ce que confirment la position de conduite surélevée ou le stop&start bien géré. Mais des détails ternissent le tableau comme le diamètre de braquage trop important (11,7 m), la consommation élevée (8,7 l/100 km) et la piètre visibilité 3/4 arrière. Le recours aux caméras 360° (900 €) n'est pas du luxe.

Route ★★★★★

Le Volvo n'est pas le plus agile de la catégorie. Il a tendance à se chercher lorsqu'il est chahuté mais il sait ensuite se caler sur ses appuis pour prendre les virages sereinement. Dommage que la direction manque de consistance. Le 3 cylindres se montre pétillant malgré l'étagement de boîte long. Le confort reste bon en dépit des roues de 19 pouces.

Autoroute ★★★★★

Pas totalement à l'abri des bruits d'air et de roulement, le XC40 s'apprécie pourtant sur autoroute grâce à son amorti et le confort de ses sièges. Les relances en 4^e permettent des dépassements efficaces. L'assistance active au maintien dans la voie peine à caler la voiture au milieu des lignes, entraînant des louvoiements.

●●● l'instar du 1 000 m départ arrêté en 32,2 s. Mais c'est plus sur l'étagement de la boîte que repose la responsabilité. Heureusement, ce dernier n'étouffe pas complètement le moteur, au moins jusqu'en quatrième. Sur ce rapport, il ne faut que 9,2 secondes pour relancer de 90 à 130 km/h, ce qui constitue une excellente valeur. Celles obtenues sur les deux dernières vitesses sont moins flatteuses. La boîte, puisqu'il en est question, se caractérise par des débrayements relativement courts mais aussi une commande accrocheuse. Quant à l'embrayage, il peut être délicat à doser (en première et deuxième) si l'on veut éviter les petits à-coups.

Placé sous la surveillance d'une armée de garde-fous électroniques, parfois un peu intrusifs, le comportement a le mérite d'être rassurant. Les mouvements de caisse sont présents mais une fois calé sur ses appuis, le XC40 vire avec sérénité. Les excès d'optimisme se traduisent par un sous-virage progressif. Il manque en revanche de précision en entrée de courbe, surtout à vive allure. Un grief imputable à la direction, manquant de consistance dans ce cas, plutôt qu'au train avant, dont le pouvoir directeur donne satisfaction. Les roues de 19", en option sur la finition Momentum, ont un impact sur le confort, mais limité. Elles ont tendance à percuter sur les plaques d'égout (alors que la suspension amortit correctement) et les pneumatiques se montrent sonores sur revêtement granuleux. Mais mis à part ces cas spécifiques, le XC40 est un bon compagnon sur les longs trajets.

En matière de consommation, disons-le franchement, il n'y a pas de miracle à attendre de ce petit moteur dans un lourd SUV. La moyenne de 8,4 l/100 km classe le XC40 parmi les moins sobres de sa catégorie. Mais le plus ennuyeux, c'est que ce SUV compact se montre particulièrement gourmand en ville, environnement dans lequel il sera principalement utilisé. Il ne faudra ainsi pas espérer descendre sous les 8,7 l/100 km.

Inspiré de ses deux grands frères, le XC40 a développé une personnalité à part à l'extérieur. On le reconnaît à son physique trapu, haut perché et à sa signature lumineuse avant en T. Segment compact oblige, il offre des possibilités de personnalisation - uniquement en finition Momentum - comme le toit (540 €) et les coques de rétroviseurs (40 €) contrastés. Quant au petit drapeau suédois qui dépasse du capot, il est à vous pour 20 € supplémentaires.

Dans l'habitacle, il est agréable de retrouver l'aménagement typiquement Volvo qui distille une ambiance contemporaine non dénuée de chaleur. La finition Momentum reçoit des habillages City Map (carte des environs de Göteborg) devant le passager et sur les contre-portes, en option gratuite. On lui préfère les inserts d'aluminium ●●●

LE XC40 NE SE DISTINGUE PAS PAR SA LÉGÈRETÉ. CELA SE RESSENT AU VOLANT AVEC UNE CERTAINE INERTIE DANS LES RÉACTIONS.



Inspiré de celui de son grand frère le XC60, le dessin de la planche de bord distille une ambiance fort plaisante. Les rangements sont nombreux et la qualité de finition atteint un très bon niveau.



Le combiné d'instruments digital de 12,3" est de série dès la finition de base. Le graphisme des compteurs évolue en fonction du mode de conduite sélectionné. Les infos affichées au pied de l'écran sont petites.



La caméra de recul fait partie du Pack Stationnement à 600 €. Elle offre une vision grand angle mais tronque complètement la partie supérieure de l'image. Mieux vaut opter pour les caméras 360° facturées 900 €.



Dotée de verrouillages fermes, la boîte accroche un peu au passage des rapports. L'étagement ménage plus la consommation que les performances.

●●● d'origine, plus lumineux et haut de gamme. La finition atteint un très bon niveau et la qualité des matériaux flatte l'œil. Les Allemands font mieux, mais de peu. Contrairement à nombre de ses concurrents, Volvo préfère un écran tactile vertical plutôt qu'horizontal. Un choix pertinent selon nous car il permet théoriquement, lorsque le GPS est activé, d'afficher une portion d'itinéraire plus grande. Pas ici malheureusement : lorsque le mode 3D est sélectionné, 1/3 de l'écran est occupé par... le ciel ! Étrange.

Outre l'écran d'accueil doté des raccourcis usuels, deux autres écrans sont accessibles en balayant à gauche ou à droite. L'un d'eux affiche les aides à la conduite qu'il est possible de désactiver ou de paramétrer. Lorsque le XC40 est équipé d'une carte SIM (280 € pour 12 mois et 60 Go), les applications Spotify, Glympse ou Météo sont accessibles. La reconnaissance vocale a accès au Cloud et devient "intelligente", elle permet de régler la température, la radio ou encore la navigation. Mais elle a aussi ses limites : demandez-lui "annuler navigation", elle vous répondra "reprise guidage" !

Long de 4,43 m, le XC40 ménage une excellente habitabilité aux places arrière. Des adultes s'installeront sans mal et profiteront d'une belle amplitude aux jambes et de la possibilité de glisser les pieds sous les assises avant. La place du centre n'est pas inconfortable non plus même s'il faut placer les jambes de part et d'autre du tunnel de transmission. Le seul petit regret concerne la découpe de la carrosserie qui ampute la surface des vitres arrière.

Le volume de coffre ne pâtit pas de l'espace réservé aux passagers arrière. Avec 509 dm³, il rivalise avec celui d'un BMW X1. En optant pour le Pack Accessibilité Pro (1 000 €), le coffre se dote d'un hayon électrique mains libres, du déverrouillage électrique des dossiers de banquette depuis le coffre et d'un plancher modulable. Ce dernier peut ainsi se relever à la verticale, sur une moitié de sa longueur, pour partitionner l'espace de chargement.

●●●

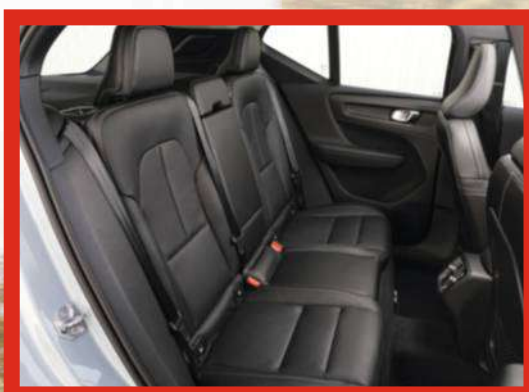


Cet écran permet de paramétrer les aides à la conduite. Il est par exemple possible de désactiver la fonction adaptative du régulateur. Mais le système se réinitialise à la coupure du contact.

●●● Equipé du T3 boîte manuelle (une version automatique sera disponible ultérieurement), le XC40 débute à 31 350 €. Ce tarif, qui reste malgré tout coquet, est à relativiser par l'équipement important fourni de série, en particulier en matière de sécurité. Ainsi, le SUV Volvo intègre le freinage automatique d'urgence en ville (avec détection piétons, cyclistes et grands animaux), le freinage automatique d'intersection, les systèmes de détection de collision frontale et de sortie de route avec action sur les freins et la direction, l'aide active au maintien dans la voie, l'alerte vigilance conducteur ou encore l'airbag genoux conducteur ! Il n'oublie rien non plus en matière de connectivité. Ainsi, le système On Call regroupe l'appel d'urgence et d'assistance, le suivi du véhicule volé mais aussi l'accès aux informations de l'ordinateur de bord, la localisation de la voiture ou le verrouillage/déverrouillage des portes. Mieux, il est possible de donner l'accès au véhicule à distance en envoyant une clef numérique ! Les gros rouleurs ajouteront le Pack Intellisafe Pro (conduite semi-autonome), à 1 500 €, à condition qu'ils acceptent que les aides à la conduite soient parfois trop intrusives. ■



Les sièges avant offrent un excellent confort d'assise, doublé d'un bon maintien latéral. Les réglages électriques sont en option à 540 € pour le conducteur, 380 € pour le passager.



La banquette n'est pas coulissante mais elle accueille sans mal trois passagers adultes. Même la place centrale est utilisable dans de bonnes conditions.



Avec 509 dm³, le coffre avance un volume dans la moyenne de la catégorie. Le pack Accessibilité Pro (1 000 €) lui ajoute une modularité bienvenue.



Le Pack Accessibilité Pro intègre le déverrouillage électrique du dossier de banquette, qui se rabat automatiquement. L'espace atteint alors 1 336 dm³.

VERDICT Vie à bord

Habitabilité ★★★★★

Volvo sait accueillir les passagers. Les places avant se distinguent par de nombreux rangements et celles de l'arrière par un espace aux genoux particulièrement généreux. Le coffre est un peu en retrait des meilleurs de la catégorie (509 dm³) mais le pack Accessibilité Pro (1 000 €) le dote d'astuces bien utiles au quotidien.

Présentation ★★★★★

C'est désormais un lieu commun mais l'ambiance à l'intérieur des Volvo sait se distinguer – en bien – de la concurrence. La qualité des matériaux est globalement très satisfaisante (à l'image de la sellerie cuir) même si quelques plastiques détonnent parfois. L'ergonomie se révèle intuitive ce qui permet de se sentir tout de suite à l'aise.

Technologie ★★★★★

De série, le XC40 fait le plein d'équipements de sécurité, bravo. Le multimédia n'est pas en reste non plus même s'il faut passer par le pack Sensus Navigation (1 170 €) pour bénéficier de la navigation 3D et des fonctions étendues de la reconnaissance vocale. Bon point également pour l'application Volvo on Call qui offre une foule d'interactions avec le véhicule.

**LE POIDS JOUE AUSSI SUR
LA CONSOMMATION AVEC UNE
MOYENNE DE 8,4 L/100 KM QUI
PEUT GRIMPER À 8,7 L/100 KM
EN VILLE.**



Budget

Prix

Modèle hors options : 34 100 €	Modèle à l'essai : 44 020 €
Émissions CO ₂ : 144 g/km	Puissance fiscale : 9 CV
Malus 2018/2019 : 1 490 € / 1 050 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

Sécurité : 6 airbags + airbag genoux conducteur, alerte vigilance conducteur, aide active au maintien dans la voie, appel d'urgence et d'assistance, contrôle pression des pneus, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage auto avec détection piétons, freinage auto d'intersection, Isofix aux places latérales arrière, radars de recul, système antisortie de route et anticollision avec action sur la direction et les freins, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : Bluetooth, chargeur à induction, clef numérique (partage de l'accès au véhicule à distance), climatisation automatique, commande vocale avancée (climatisation, média, téléphone, navigation), compteurs digitaux 12,3", écran tactile multimédia 9", frein de parking électrique, hi-fi 8 HP 250 W, interfaces smartphone Apple CarPlay/Android Auto, jantes 18", modes de conduite, ordinateur de bord, phares led adaptatifs, prise 12 V et ports USB, rétroviseurs extérieurs rabattables, rétroviseurs intérieur (sans contour) et extérieurs électrochromes, services connectés (localisation véhicule, verrouillage/déverrouillage, infos ordinateur de bord, calendrier partagé), Sensus Connect (apps web, lecture SMS, eManuel, révision connectée), volant cuir.

Options

↳ option
modèle essayé

Coques de rétroviseur contrastées	↳ 40 €
Jantes 19"	↳ 590 €
Peinture métallisée	↳ 1 000 €
Sellerie cuir	↳ 1 200 €
Toit contrasté blanc	↳ 540 €

Packs

↳ pack
modèle essayé

Pack Accessibilité Pro	↳ 1 000 €
Accès sans clé, hayon mains libres, déverrouillage électrique des dossiers de banquette depuis le coffre, filet anti-intrusion coffre/habitacle, plancher de coffre modulable, prise 12 V dans le coffre	
Pack Hiver	↳ 350 €
Sièges avant et buses de lave-glace chauffants	
Pack Intellisafe Pro	↳ 1 500 €
Régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, alerte distance de sécurité, surveillance angles morts, assistance changement de voie, alerte trafic en marche arrière avec freinage automatique	
Pack Prestige	↳ 1 930 €
Climatisation auto bi-zone, toit ouvrant panoramique, sièges avant électriques à mémoires côté conducteur, assise des sièges avant extensible	
Pack Stationnement Pro	↳ 600 €
Radars de stationnement avant et arrière, caméra de recul	
Sensus Navigation	↳ 1 170 €
Navigation 3D Europe, info trafic (nécessite une connexion internet), apps web, indicateur limitations de vitesse	

VERDICT Budget



Doté d'un petit moteur essence, dépourvu de boîte auto et des quatre roues motrices, le XC40 peut avancer un prix d'attaque intéressant de 31 350 €. Mais à ce tarif, il manque le radar de recul (380 €), la climatisation automatique (540 € en bi-zone) ou encore les interfaces smartphone (300 €). Heureusement, les équipements de sécurité sont, eux, nombreux dès la configuration de base. Mais un autre poste grève le budget : la consommation. La moyenne de 8,4 l/100 km est solide et entraîne un malus 2018 de 1 490 €.

LES PRINCIPAUX CONCURRENTS



BMW X1
181 sDrive 140 ch

À partir de 32 400 € Puissance fiscale : 7 CV

Star de la catégorie des SUV compacts premium, le X1 ne manque pas d'arguments. A commencer par un comportement routier de tout premier ordre. Plus léger que le XC40, il se montre plus agile et plus plaisant à conduire. Sous le capot, il fait aussi appel à un 3 cylindres de 140 ch. En dépit de son déficit de puissance, les performances sont meilleures et son appétit est nettement inférieur. La présentation est moins originale mais la finition légèrement au-dessus. Les passagers arrière disposent d'un espace équivalent et la banquette peut, en option, coulisser. Côté coffre, ils font jeu égal, comme en confort.



Mercedes GLA
200 156 ch

À partir de 33 250 € Puissance fiscale : 8 CV

Le Volvo XC40 a fait son entrée sur le marché alors que deux de ses plus farouches concurrents sont en renouvellement. L'Audi Q3 deuxième génération a été lancé mais nous n'en avons effectué qu'une prise en main. Quant au Mercedes GLA, il sera renouvelé en 2019. En attendant, il reste un rival de choix. Le SUV à l'Étoile est motorisé par un 4 cylindres de même puissance que le Volvo. Une fois de plus, ce dernier est pénalisé par son poids au chapitre des performances. En revanche, le petit moteur du Suédois se montre moins gourmand. En habitabilité comme en coffre, le XC40 prend l'avantage et il est moins cher : la messe est dite...

Tout-terrain

APPARENCES TROMPEUSES

Avec sa calandre verticale, son capot plat et son châssis rehaussé, le XC40 pourrait passer pour un amateur de tout-chemin. Ce n'est le cas de la version qui nous intéresse ici. Simple deux roues motrices, elle sera rapidement prise au dépourvu dès que le revêtement se fera meuble. Elle pâtira même de quelques pertes d'adhérence à l'arrivée du couple sur du bitume un peu abîmé. Sa bonne garde au sol (21 cm), en revanche, lui permet de passer au-dessus des petites pierres saillantes. Au chapitre des bons points, retenons également le mode tout-

terrain qui adapte la gestion des aides électroniques et permet de bénéficier de l'efficacité du HDC, le système de contrôle de vitesse en descente. La transmission intégrale pourrait être proposée ultérieurement sur le T3.

VERDICT Tout-terrain

★★★★☆

Dépourvu de transmission intégrale, le XC40 T3 n'est pas un as du franchissement. Mais sa belle garde au sol (21 cm) permettra d'emprunter les chemins sans arrière-pensée et son système de contrôle en descente sera apprécié aux sports d'hiver.

CAPACITÉS TOUT-TERRAIN

GARDE AU SOL 211 mm PROFONDEUR DE GUÉ 450 mm
ANGLE D'ATTAQUE 21,7° ANGLE DE FUITE 21,9° ANGLE VENTRAL 30,4°

LE VOLVO XC40 CULTIVE DES ARGUMENTS QUI LUI SONT PROPRES. C'EST CE QUI FAIT SON CHARME.



MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	190
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	10,6
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	32,2
Reprises de 90 à 130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e (s)	9,2 / 14 / 19,6
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 32 / 65
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	42,3 / 64,1 / 68
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	8,4
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	8,7 / 8,3 / 8,3
Réservoir (l) / Autonomie (km)	54 / 642

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,43 / 1,87 / 1,66
Empattement (m)	2,71
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	30
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	146 / 143
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm³)	509 / 1336
Seuil de chargement (cm)	75
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	90 / 100 / 44
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	170 / 130 / 72

Technique

Moteur	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée (cm³)	1477
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	265 à 1850
Châssis	caisse autoporteuse
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,7
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM 6
Rapports de boîte	3,58 / 2,05 / 1,31 / 0,92 / 0,69 / 0,58
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1585 / 1600
Pneumatiques	Continental Premium Contact 6
Dimensions	235/50 R 19

Conclusion

★★★★☆

La voiture de l'année 2018 n'est pas révolutionnaire. Elle offre en revanche des prestations de haut niveau aptes de tenir tête aux rivaux germaniques. L'habitacle chaleureux, bien présenté est aussi spacieux que pratique. Le petit 3 cylindres n'est pas dépassé même si le poids conséquent du XC40 ne lui facilite pas la tâche. C'est aussi ce poids qui joue en défaveur de la consommation et du dynamisme. Dommage, enfin, que certains de ses plus gros défauts (visibilité, diamètre de braquage) pénalisent le XC40 en ville.

PERSISTE et SIGNE



Légèrement retouché, le hayon s'habille d'un bandeau lumineux qui court de part en part, très à la mode en ce moment.



KIA REMET À JOUR SON SUV STAR. PAS DE BOULEVERSEMENT AU PROGRAMME MALGRÉ UN NOUVEAU MOTEUR DIESEL PENSÉ POUR LIMITER LA CONSOMMATION. LE SPORTAGE RESTYLÉ CONSERVE SES QUALITÉS... ET SES DÉFAUTS.

Par Benoît Lande Photos T. Antoine/Ace Team/Kia



KIA SPORTAGE
1.6 CRDI 136 CH DCT7
GT LINE PREMIUM

PRIX : 37 990 €

PUISSANCE FISCALE : 7 CV

MALUS 2018/2019 : 73 €/65 €

Sept ans de garantie, voilà un argument qui fait mouche. Cette offre inédite lancée par Kia en 2006 sur la Cee'd, puis étendue à l'ensemble de la gamme dès 2010, explique en grande partie la progression fulgurante de la marque sur le marché français. En 8 ans, Kia a ainsi vu ses ventes progresser de 55 % ! En plus de rassurer les futurs clients, cette garantie a fait le *buzz* comme on dit et a braqué les projecteurs sur une marque en manque de notoriété. Ajoutons à cela des modèles qui n'ont cessé de progresser en style comme en qualité, et on obtient la recette du succès. Le Sportage en est le meilleur exemple. Hier intéressant avant tout pour son rapport prix/équipement, il se bat dans sa quatrième génération à armes égales avec les ténors de la catégorie. Et le restylage intervenu fin 2018 vise à renforcer les arguments d'un outsider... qui ne l'est plus.

Derrière le design Kia se cache un Allemand. Peter Schreyer, un des pères de l'Audi TT, a su insuffler le charisme qui fait souvent défaut aux modèles venus de Corée. Valorisant mais aussi dynamique, le Sportage a les moyens de déclencher l'achat coup de cœur et la dernière génération ne fait que renforcer ce constat. Les retouches demeurent somme toute subtiles puisqu'on note une face avant modifiée au niveau des phares, de la calandre et des antibrouillards. La poupe, pour sa part, se plie à la tendance actuelle des feux réunis par un bandeau lumineux.

La guerre des boutons !

L'habitacle n'évolue pas franchement plus. Le volant a été redessiné et la livraison haut de gamme voit son écran multimédia passer à 8 pouces (contre 7 auparavant). Certes, il n'y avait pas de quoi revoir la copie en profondeur dans la mesure où la planche de bord a plutôt bien vieilli. Mais les nombreux boutons qui constellent la console centrale et le nouveau volant "datent" quand même l'ensemble. Heureusement, ils ne nuisent pas à l'ergonomie. La finition distille une belle impression de qualité. Et si certains plastiques sonnent creux, on leur pardonne en se souvenant du prix d'appel de 24 390 €. Interfaces Apple CarPlay et Android Auto, caméras 360° ou détection de trafic en marche arrière, le Sportage peut être équipé de raffinements bien utiles au quotidien. Citons également le hayon de coffre intelligent. Non seulement ce dernier est électrique, mais il s'ouvre automatiquement dès que le porteur de la clef s'en approche et reste suffisamment longtemps derrière. Un système malin, mais qui ne fonctionne malheureusement pas à tous les coups... Le coffre dégage toujours un volume vaste puisqu'il peut accueillir 527 dm³ de bagages en configuration 5 places. Les dossiers se rabattent (mais pas depuis le coffre) et dégagent un espace parfaitement plat grâce à un plancher réglable sur deux niveaux. Lorsqu'il est en position haute, le cache-bagages peut venir se ranger en dessous. Pratique...

...

Les dimensions ne changent pas. Ce qui n'est pas un problème pour le Sportage, déjà doté d'une belle habitabilité et d'un coffre accueillant.



MOINS HIGH-TECH QU'UN 3008, LE



Les compteurs sont toujours à aiguille et ne se distinguent pas par un dessin particulièrement soigné, ce qui a tendance à "dater" le Sportage.

La taille de l'écran tactile est en hausse d'un pouce, à 8". La navigation Europe intègre les services connectés TomTom Live pendant 7 ans.



Généreux (527 dm³), le coffre reçoit un hayon électrique automatique: la seule présence prolongée du porteur de la clé suffit à le déclencher.



En option à 1500 €, la boîte à double embrayage est dotée de 7 rapports. Elle est douce mais plus efficace en reprises qu'en accélérations.





L'habitacle dégage une impression de qualité même si le niveau revendiqué est inférieur à celui d'un 3008. Il y a beaucoup de boutons (console centrale et volant) mais l'ergonomie est bien étudiée.

SPORTAGE SÉDUIT PAR SON SÉRIEUX



En GT Ligne Premium, les sièges en cuir sont électriques et chauffants. Leur dessin aurait gagné à être plus prononcé.



L'assise est fixe contrairement aux dossiers qui s'inclinent. L'espace s'avère suffisant pour deux passagers.

Qualités

Belle habitabilité

+
Rapport prix/
équipement

+
Consommation
maîtrisée

Défauts

Comportement
nonchalant

-
Direction floue

-
Quelques
percuSSIONS

●●● Les passagers arrière auront également de quoi être satisfaits de l'accueil qui leur est réservé. L'espace aux genoux comme en garde au toit est suffisant même s'il sera compliqué de voyager à trois, la faute à une largeur un peu comptée. Les dossiers s'inclinent mais l'assise de banquette est fixe.

Même puissance, conso en baisse

Sous le capot, le Sportage reçoit son lot de nouveautés. Au sommet de la gamme, un 2.0 CRDi de 185 ch recourt à une hybridation 48 V pour tenter de faire baisser ses émissions. Un demi-succès puisqu'il faudra malgré tout s'acquitter de 2 153 € (2 300 € en 2019) de malus. Le choix le plus malin réside dans le nouveau 1.6 CRDi de 136 ch qui prend la relève du 1.7 CRDi de même puissance, mis au rebut suite au passage au protocole WLTP. Suffisamment puissant pour déplacer dignement le Sportage, ce petit moteur limite la pression fiscale à 140 € (173 € en 2019) en boîte manuelle. Il est disponible avec une boîte automatique robotisée à 1 500 € et les quatre roues motrices à 1 800 €. Notre modèle d'essai retenait la première option, pas la seconde. Le couple 1.6 CRDi/DCT7 joue clairement la carte de la souplesse. Les performances placent ce SUV pile dans la moyenne de la catégorie en accélération (33,8 secondes sur le 1 000 m d.a.). Étonnamment, il se révèle plus à l'aise en reprises puisqu'il réclame moins de 11 secondes pour relancer de 90 à 130 km/h, quelques dixièmes pouvant encore être économisés en usant des palettes de changement de vitesse. Mais il y a peu de chances que ●●●



Relativement lourd et doté de suspensions permissives, le Sportage manque de rigueur en conduite dynamique.

●●● le conducteur soit tenté de se livrer à une chasse aux chronos. Monté sur des liaisons au sol très souples et pénalisé par une direction floue, le Sportage est bien loin de proposer un comportement en rapport avec le style dynamique de cette version GT Line Premium. Quant à le comparer avec ses meilleurs rivaux, le jeu tournerait à la correction. Le credo du Coréen se situe plus au niveau du confort bien que les jantes de 19" transmettent régulièrement des percussions.

Par rapport au prix d'attaque du modèle, notre version 1.6 CRDi 136 ch DCT7 s'affiche près de 14 000 € plus cher. Mais à 37 990 €, l'équipement se révèle complet avec la navigation sur écran 8", les phares full led, la surveillance des angles morts, la sellerie cuir, les sièges avant électriques, les sièges avant et arrière chauffants ou encore le toit ouvrant panoramique... sans oublier bien sûr la garantie 7 ans. La consommation moyenne s'établit à 6,3 l/100 km, ce qui n'est pas un record mais une valeur en recul par rapport au 1.7 CRDi remplacé. ■



En GT Line Premium, les phares sont full led avec gestion automatique du passage en feux de route.



Dès le deuxième niveau de finition, les feux arrière reçoivent la technologie led. Les feux de détresse sont automatiques.



Dans sa version d'entrée de gamme, le Sportage est monté en 16" contre 19" pour ce modèle. La filtration s'en ressent forcément.

MESURES | PRIX | ÉQUIPEMENTS | TECHNIQUE

Prix

Modèle hors options : 37 990 €	Modèle à l'essai : 39 740 €
Émissions CO ₂ : 123 g/km	Puissance fiscale : 7 CV
Malus 2017/2018 : 73 €/90 €	Garantie : 7 ans, 100 000 km

Équipements de série

Sécurité : aide au maintien dans la voie, alerte vigilance conducteur, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de vitesse en descente, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, feux de route automatiques, radars de stationnement avant et arrière, reconnaissance des panneaux, régulateur/limiteur de vitesse, surveillance des angles morts et de trafic en marche arrière.

Agrément : accès et démarrage sans clé, caméras 360°, chargement téléphone par induction, climatisation automatique bizona, compteurs rétroéclairés avec écran LCD 4,2", feux avant et arrière à led, frein de parking électrique, hayon mains libres, hi-fi JBL 8 HP, interfaces Apple CarPlay et Android Auto, jantes 19", navigation Europe sur écran tactile 8" avec services connectés TomTom Live (7 ans), phares full led, prises USB et 12V, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants et rabattables, rétroviseur intérieur photosensible, sellerie cuir, sièges avant électriques, sièges avant et arrière chauffants, support lombaires conducteur électrique, toit panoramique ouvrant, volant chauffant en cuir.

Options

↳ option
modèle essayé

↳ Peinture métallisée	650 €
-----------------------	-------

Packs

↳ pack
modèle essayé

↳ Systèmes avancés d'aide à la conduite	1 100 €
Freinage d'urgence auto avec détection des piétons, régulateur de vitesse avec fonction embouteillages	

Performances

mesurées par l'AJ4x4

Vitesse maxi (km/h)	181
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	11,6
Accélérations 1 000 m d. a. (s)	33,8
Reprises de 90 à 130 km/h en D (s)	10,9
Freinages	
À partir de 50 / 90 / 130 km/h (m)	10 / 31 / 64
Niveau sonore	
Ralenti / 90 km/h / 130 km/h (dB)	41,3 / 65,5 / 68,7
Consommations	
Moyenne (l/100 km)	6,3
Ville / Route / Autoroute (l/100 km)	6,4 / 6 / 6,4
Réservoir (l)	62
Autonomie (km)	984

Dimensions

mesurées par l'AJ4x4

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,50 / 1,86 / 1,65
Empattement (m)	2,67
Intérieures	
Espace aux jambes AR (cm)	32
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	153 / 150
Coffre	
Volume 5 places / 2 places (dm ³)	527 / 1469
Seuil de chargement (cm)	73
Profondeur / largeur / hauteur (cm)	88 / 103 / 53
Profondeur / largeur / hauteur maxi (cm)	167 / 133 / 81

Technique

Moteur	4 cylindres en ligne, turbodiesel, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1598
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Châssis	caisse autoportante
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage (m)	11,2
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	robotisée à double embrayage, 7 rapports
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1 640 / 1 600
Pneumatiques	Continental ContiSportContact
Dimensions	245/45 R 19

Conclusion



Pour son restylage de mi-carrière, le Sportage ne fait que peu affiner sa copie. Les passagers sont bien reçus et le niveau d'équipement est séduisant rapporté au prix. Reste un comportement qui manque vraiment de dynamisme. Le nouveau 1.6 CRDi déplace le Kia sans éclat mais il ne se fait pas non plus remarquer par un appétit trop appuyé.

LA ROUTE SUD DES FJORDS BERGEN • VIK/FLÅM • GEIRANGER • STAVANGER...

UNE SEULE DATE DE DÉPART : DU 20 AU 27 MAI 2019

LES POINTS FORTS

- Une **saison idéale** pour admirer les fjords
- Un **itinéraire spectaculaire au fil des Fjords de Norvège**
- De passionnantes conférences de **Bruno Guégan*** afin d'éclairer vos découvertes durant les escales
- Des soirées musicales différentes chaque soir et une cuisine savoureuse
- Une **équipe francophone** dont l'enthousiasme et la bonne humeur vous raviront

8 JOURS / 7 NUITS

À PARTIR DE

1275€

PRIX TTC PAR PERSONNE
EN CABINE DOUBLE
PENSION COMPLÈTE



MS ASTORIA
500 passagers seulement



Téléchargez la brochure complète sur

www.croisieres-lecteurs.com/aj

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

Informations & Réservations

01 41 33 59 59 en précisant **AUTO JOURNAL**

du lundi au vendredi de 09h à 18h

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à **LA CROISIÈRE FJORDS DE NORVÈGE - L'AUTO-JOURNAL - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9**

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

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

L'île de Kodiak *en Skoda Kodiak* **SOURCE D'INSPIRATION**

L'ÎLE DE KODIAK, AU SUD DE L'ALASKA : UN MASSIF DE MONTAGNES SORTI DU PACIFIQUE NORD, DES FJORDS MAJESTUEUX ET DES FORÊTS SAUVAGES OÙ LE PLUS GRAND OURS DU MONDE RÈGNE EN MAÎTRE ABSOLU. LE CADRE IDÉAL POUR (RE)-DÉCOUVRIR LE SKODA KODIAQ, QUI DOIT SON NOM À CETTE ÎLE UNIQUE.

texte Christophe Bourgeois photos Joël Peyrou





Il pleut très souvent sur cette partie du monde, ce qui donne des paysages d'un vert intense lorsque le soleil apparaît.



Skoda a fait tourner le globe terrestre pour trouver un nom à son SUV et s'est arrêté sur cette île du Pacifique nord.



L'ours de Kodiak est l'emblème de la ville et de l'île qui portent le même nom. Notez que le SUV Skoda adopte une orthographe différente.



VOYAGE ÎLE DE KODIAK

Au bout de Pasagshak Road, la route la plus longue de l'île, se dévoilent des hautes falaises aux pieds desquelles les phoques viennent parfois bronzer.



Avec son petit 1.5 turbo essence, le Kodiahq était probablement la voiture la moins gourmande de l'île !



Kodiak a été fondée par les Russes à la fin du XVIII^e siècle. Dans la plus vieille maison en bois de l'État, le musée Baranov relate cette histoire.



En haut de la Pillar Mountain qui protège la ville de Kodiak, la vue surplombe une baie aux eaux translucides, terrain de jeu des morses, des otaries et des phoques.



“ L'île de Kodiak abrite le plus grand carnivore terrestre : l'ours Kodiak. Une espèce dont il vaut mieux ne pas croiser la route... ”

Malgré les conditions climatiques hostiles, le réseau routier est de très bonne qualité. Un terrain de jeu parfait pour le Skoda Kodiak.



La question fuse. Inévitable. Où que vous alliez en Alaska : “*Did you see bears (Avez-vous vu des ours) ?*” Car, que faire d'autre à Kodiak Island si ce n'est traquer l'ours brun ? Sur cette île située au sud de l'Alaska, la plus grande des Etats-Unis après Hawaï (à peine 10 % plus grande que la Corse), l'ours Kodiak n'est pas qu'un mythe. Avec son homologue blanc, ils se disputent le titre de plus grand carnivore terrestre. Sans prédateur sur cette île battue par les vents du Pacifique nord, les mâles peuvent dépasser 3 m de hauteur lorsqu'ils se lèvent sur leurs pattes arrière et atteindre allégrement les 850 kg... Plusieurs milliers de spécimens vivent à Kodiak. Pour réguler leur population, l'office de la chasse et de la pêche autorise à tuer deux cents têtes par an. Un business pour la population locale. Mais pour aller à leur rencontre, il faut quitter la civilisation, prendre un hydravion - mode de transport aussi commun que les *trucks* hors d'âge qui parcourent les quatre routes de l'île dans le barouf sonore de leurs vieux V8 fatigués - puis se perdre littéralement dans les montagnes. Alors, oui, nous en avons vu, des ours. Sans prendre l'avion. Une chance. Pas loin de la route, une femelle et son petit, à la recherche de saumon dans le lit de la Russian River, à quelques encablures au sud de la capitale de l'île : Kodiak.

C'est dans ce décor de bout du monde que Skoda nous a remis les clés d'un... Kodiak. Le gros SUV sept places du constructeur tchèque tranche avec le parc automobile local. Son 1.5 turbo essence tout autant. D'ailleurs, au détour d'une discussion, Keith - le propriétaire d'une casse d'un autre temps où les questions environnementales ne semblent pas vraiment faire partie des préoccupations majeures - n'en revient pas qu'un si petit moteur délivre 150 ch et un couple de 250 Nm dès 1 500 tr/min. “*Awesome ! Great car ! (Génial ! Super voiture !)*”, ne cesse de

répéter le ferrailleur avant de remonter aux commandes de sa pelle mécanique pour écraser un vieux réfrigérateur et le poser bringuebalant en haut d'une montagne de métal rouillé.

Car l'Alaska, c'est ça. Des paysages d'une beauté à couper le souffle et un mode de vie proche du Far West, où tout semble encore à faire. Rares sont les fermes ou les maisons qui n'ont pas dans leur jardin une carcasse de voiture abandonnée. Ici, la vie est dure. Les hommes partent en mer pendant des semaines pour pêcher du crabe ou du flétan, attirant une multitude de travailleurs des quatre coins des Etats-Unis avec la promesse de gagner, en quelques mois de campagne, de quoi vivre le reste de l'année. Sur terre, il n'y a rien à cultiver. Pour autant, l'herbe y est bien verte car les précipitations atteignent en moyenne 1,70 m par an ! D'ailleurs, nous aurons eu la chance de ne pas sortir ●●●

VOYAGE ÎLE DE KODIAK

L'aigle royal, symbole des États-Unis, est très présent sur l'île de Kodiak. Son territoire naturel s'étend sur 155 m².



Moment de solitude le long de la plage. Mais au moindre rayon de soleil, les habitants de l'île débarquent sur la côte avec leur pick-up et font d'énormes barbecues entre amis.

... les parapluies qui se cachent dans les portières du Skoda.

Kodiak Island est en fait une immense réserve naturelle qui abrite moins de 14 000 habitants, dont la moitié est regroupée au nord-

est de l'île, à Kodiak, qui constitue mine de rien le troisième port de pêche américain ! La ville a été fondée en 1792 par un certain Alexandre Baranov. Un Russe. Car le détroit de Bering, qui sépare les deux continents à l'extrême ouest de l'Alaska, n'est large que de 85 km. En 1867, l'empire russe vend l'Alaska aux États-Unis pour 7,2 millions de dollars. Pas de chance, on découvrira de l'or dans les années suivantes et un siècle plus tard, l'exploitation du pétrole fera de l'Alaska l'un des quinze États les plus riches du pays. L'héritage russe est encore présent en ville, dans la consonance des noms de rue malgré l'orthographe américanisée et à travers la magnifique église orthodoxe qui surveille le port.

Se promener dans les rues de Kodiak au volant du Kodiak vers vingt-trois heures un samedi soir est une expérience en soi. La nuit n'existe pas et une lueur entre chien et loup enrobe le décor. Les jeunes, passablement éméchés, quittent la ville au volant de berlines ou de pick-up où la rouille a élu domicile, la musique à fond. Il vaut mieux être prudent. A une

“ L'empire russe vend l'Alaska aux États-Unis en 1867, avant que l'on y découvre de l'or et du pétrole. C'est un des États les plus riches. ”

dizaine de kilomètres au nord de la capitale, la route finit, comme tous les axes de cette île, en *dead end* (voie sans issue) sur une plage. On allume alors des feux, on se bat contre les moustiques et on fait la fête. On en profite au maximum car dans deux mois, la nuit et le froid reviendront inexorablement.

Demi-tour et cap au sud-ouest. La voiture passe le long de la grande base de l'US Coast Guard. La route épouse le relief. À la sortie de la zone civilisée, elle franchit plusieurs fleuves, dont l'American River et la Russian River, là où nous avons vu les ours. Au bord de la rivière, un panneau prévient les pêcheurs de saumon qu'il ne faut pas les nourrir. L'idée ne nous aurait même pas traversés l'esprit.

Sur cette route dont le revêtement est étonnamment bien conservé malgré les conditions climatiques extrêmes, le Kodiak est à son aise sur ses jantes de 19 pouces, tout comme ses occupants parfaitement installés dans les sièges sport d'un seul tenant, en cuir noir et Alcantara, une des particularités de cette finition Sportline qui intègre également des inserts ...

Le long de la côte, on découvre parfois une cabane au milieu de nulle part. Ces maisons de bois accueillent les pêcheurs ou servent de "résidences secondaires" aux habitants.





La culture américaine réinvente le monde d'après la catastrophe. Les restaurants des Comtes de la région.



Sur cette île où la nature est pourtant reine, les habitants ont une conception très floue de la notion d'écologie. La culture américaine de la surconsommation est passée par là...



L'hydravion est indispensable pour se déplacer à Kodiak car le réseau routier ne dépasse pas les 150 km sur une île quasiment aussi grande que la Corse.



La photo immanquable! Les pompiers de Kodiak ont joué le jeu en sortant leurs camions rutilants pour poser avec notre Kodak rouge... pompier.



●●● carbone sur la planche de bord. Le maintien latéral est excellent tout comme le confort lombaire. La voiture absorbe les bosses et saignées et la direction se montre précise. La vitesse est limitée à 55 miles à l'heure (88 km/h), allure idéale pour profiter de la magie des paysages. Rezanof Drive se transforme en Chiniak Highway et longe des baies aux couleurs magnifiques. Ne vous fiez pas à l'appellation de la route. Nous sommes plus proches de la départementale que des 2x4 voies de Los Angeles. Après 50 km sans avoir traversé un seul village ou vu une maison, un carrefour en T divise la route. Bienvenue à Olds River, un des rares villages de l'île. Un restaurant, à la salle étonnamment grande vu l'endroit, quelques fermes éparses, et c'est tout. Direction plein sud cette fois. Au détour d'un virage, quelques voitures sur le bas-côté. Leurs occupants fixent avec des jumelles un arbre en contrebas. Curieux, nous arrêtons notre Kodiak. Niché en haut de l'arbre, un immense aigle royal nourrit ses petits. Un spectacle inoubliable. La route reprend. Plus loin, elle glisse le long des magnifiques plages de sable noir. Dès que le soleil daigne inonder ce bout de terre, les habitants de l'île sortent tente, barbecue, quad et se prélassent sur ses plages. Au bout de la route se trouve le Pacific Spaceport Complex, un centre de lancement de satellites militaires et privés. D'immenses silos rectangulaires tranchent avec un paysage vierge de toute construction humaine. Nous aurons juste le droit de mettre le Kodiak à leur pied pour une rapide séance photo.

Demi-tour, encore, le Skoda reprend le chemin inverse pour explorer une autre partie de l'île habitée. Nous repassons devant Olds River pour nous rendre à Chiniak. Le goudron disparaît, la route devient piste. Bien que notre version ne soit pas équipée de la transmission intégrale, le Kodiak se débrouille très bien alors que la vitesse limite est la même que celle sur l'asphalte. En Alaska, un village, c'est une poste, une école et souvent une station-service. À Chiniak, pas de station-service, mais une poste, minuscule, cachée dans la forêt, et une école cinq ou six kilomètres plus loin avec sa cour de récréation dans une clairière. Le bout du monde. Pourtant, des gens habitent ici. Des enfants jouent dans le jardin des quelques maisons éparpillées, face à l'océan. Moins d'une dizaine de voitures doivent passer par jour sur cette route. Pour quoi faire d'ailleurs ? C'est encore un cul-de-sac... ■

Autour de la baie de Kodiak, une bonne partie des maisons ne sont accessibles que par bateau.



“ Stratégiquement placée, l'île de Kodiak abrite une base militaire de l'US Coast Guard. Pour l'anecdote, elle a servi de décor au film *Cost Guards* avec Kevin Costner. ”



Kodiak est l'un des plus grands ports de pêche des États-Unis. Une partie du colin mangée en Europe provient d'ici.

L'ÎLE DE KODIAK EN PRATIQUE

L'ÎLE DE KODIAK (KODIAK ISLAND) EST LA PLUS GRANDE ÎLE DE L'ALASKA et la deuxième plus grande des États-Unis avec une superficie de 9300 km². Sa population est d'environ 13000 habitants dont la moitié réside dans la "capitale" et la seule ville de l'île, Kodiak.

SES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES SONT PRINCIPALEMENT LA PÊCHE (crabe royal, saumon, flétan, colin) et le tourisme. Elle abrite une espèce endémique, l'ours Kodiak. L'île accueille une base militaire de garde-côtes américains ainsi qu'un centre de lancement de satellites militaires et privés.

LE RÉSEAU ROUTIER EST DE TRÈS BONNE QUALITÉ. Il ne dépasse pas les 150 km car seule une infime partie de l'île est habitée. La limitation de vitesse est de 55 mph (88 km/h), même sur les pistes, mais il est difficile de tenir cette vitesse sans risquer la crevaillon.

LA MONNAIE EST LE DOLLAR AMÉRICAIN QUI VAUT ENVIRON 0,85 €

LE DÉCALAGE HORAIRE EST DE - 10 HEURES EN ÉTÉ (- 9 HEURES EN HIVER)

POUR ALLER EN ALASKA, Air France dessert Anchorage via Delta Airlines avec un stop à Seattle. Condor, filiale de Lufthansa, propose des vols directs de Francfort pour Anchorage.

POUR ACCÉDER À KODIAK ISLAND, plusieurs vols par jour (1 heure) sont effectués par Alaskan Airlines. Un service de location de voitures est proposé à l'aéroport. Entre mai et septembre, il est possible de prendre le ferry d'Homer (sud de l'Alaska) pour Kodiak. La traversée dure 9 heures et 30 minutes.

Skoda Kodiaq TSI 150 DSG7 Sportline

Prix

Modèle hors options : 37 500 €	
Émissions CO ₂ : 139 g/km	Puissance fiscale : 8 CV
Malus 2018/2019 : 953 / 613 €	Garantie : 2 ans, kilométrage illimité

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
Accélérations 0 à 100 km/h (s)	9,9
Consommations	
Mixte (l/100 km)	6,3
Urbaine / Extra-urbaine (l/100 km)	7,5 / 5,7

Dimensions

Extérieures	
Longueur / largeur / hauteur (m)	4,70 / 1,88 / 1,68
Empattement (m)	2,79
Coffre	
Volume 5 / 2 places (dm ³)	270 / 630 / 2005

Technique

Moteur	4 cyl. en ligne, inj. directe, turbo essence
Cylindrée (cm ³)	1498
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Châssis	caisse autoporteuse
Suspension avant	type McPherson (triangles), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins avant / arrière	disques ventilés / disques
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	à double embrayage, 7 rapports
Poids	
Poids à vide / maxi remorquable (kg)	1514 / 2000
Pneumatiques	
Dimensions	215/65 R 19

Avec la station service, lorsqu'il y en a une, la Poste est le seul lien que les populations des zones reculées ont avec la "civilisation".

Le vignoble de Cognac, protégé par une AOP, s'étend autour de la ville séculaire du même nom qui concentre les chais des plus grandes maisons de Cognac.



Charmante Charente

ALLER EN CHARENTE, C'EST LA PROMESSE DE DÉCONNECTER D'UN MONDE OÙ TOUT VA TROP VITE, À LA RENCONTRE DE GENS AUTHENTIQUES ET À LA DÉCOUVERTE DE TERROIRS RICHES EN PATRIMOINE GUSTATIF... ET HISTORIQUE. OFFREZ-VOUS CETTE PARENTHÈSE EN PLONGEANT DANS UNE BULLE SENSORIELLE QUI MET TOUS LES SENS EN ÉVEIL !

Texte et photos Thomas Riaud



A Angoulême, la cathédrale Saint-Pierre, édifiée dans un style roman au XII^e, prend des airs de Sacré-Cœur. Un mimétisme dû au même architecte, Paul Abadie, qui l'a remaniée au XIX^e siècle.

La Charente est, pour son plus grand malheur, prise en étau entre la Charente-Maritime, courtisée pour son littoral Atlantique et ses fameuses îles d'Oléron et de Ré, et la proche Dordogne, plébiscitée par les amateurs de vieilles pierres et d'authenticité. Mais on peut aussi y voir de belles opportunités. Car en étant au carrefour de ces régions riches en saveurs multiples, la Charente hérite naturellement d'un peu des deux, tout en étant mieux préservée que ses encombrants voisins. Jugez sur pièce en commençant ce périple au nord, à Nanteuil-en-Vallée. Ce village, labellisé petite cité de caractère, cache bien son jeu car il faut abandonner sa voiture pour en percevoir les secrets. Ses ruelles étroites, bordées de maisons typiques du pays avec leurs façades en pierres blanches et leurs toitures habillées de tuiles "canal", mènent à un immense portail qui s'ouvre sur une abbaye, dont les fondations, mises à nu lors de campagnes archéologiques, remontent à l'ère carolingienne ! Ici, l'Histoire se lit à ciel ouvert... A moins de 10 km de là, le village classé de Verteuil-sur-Charente raconte un autre chapitre, lui aussi digne d'intérêt. Le lieu, bucolique à souhait avec son moulin baigné par les eaux paisibles de la rivière qui a donné son

nom au département, est dominé par un bourg ancestral où se mêlent antique église et château du XI^e, jadis lieu de méditation de François de La Rochefoucauld.

En glissant vers les "terres froides" au nord-est, la ville d'art et d'histoire de Confolens sait, elle aussi, charmer. Baignée par les eaux de la Vienne, cette cité qui fit jadis sa richesse avec les tanneries, renferme un beau patrimoine. Maisons à colombages du XVI^e, donjon et salle de justice du Moyen-Age, ancien couvent et hôtels particuliers jalonnent ses rues escarpées. En s'aventurant plus au centre de la Charente, on recroise La Rochefoucauld, parain d'un certain François 1^{er}. Fait rare, le village a ici adopté le nom de son plus illustre habitant, qui a durant le XVI^e profondément remanié le logis de ses ancêtres, pour en faire "la perle de l'Angoumois". Dressé au-dessus de la Tardoire, l'exceptionnel château Renaissance abrite quelques singularités architecturales, comme ses galeries extérieures superposées d'inspiration italienne ou son sublime escalier à envolée, qui pourraient être attribués à Léonard De Vinci. Ce qui est certain, c'est qu'en Charente, le génie civil se décline à l'envi, de bien des manières.

En descendant plus au sud, la cité séculaire de Villebois-Lavalette en donne un bel exemple. ●●●

Le village de Nanteuil-en-Vallée a été gâté par l'Histoire. Belle église, maisons de caractère, vieux moulin et imposant château du XI^e ont jadis inspiré François de La Rochefoucauld.

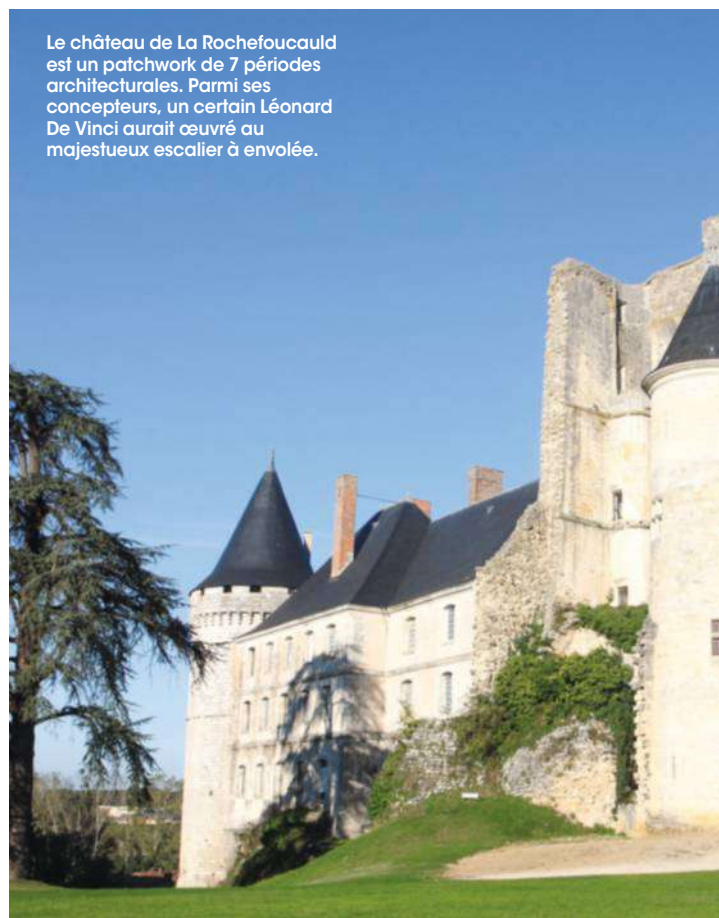


CHÂTEAUX, ÉGLISE TROGLODYTE, LE GÉNIE ARCHITECTURAL SE DÉCLINE



Pittoresque Verteuil-sur-Charente, avec ses maisons couvertes de tuiles "canal". Sur les hauteurs, les ruines d'une abbaye dont les fondations, récemment mises au jour, remontent à l'ère carolingienne.

Le château de La Rochefoucauld est un patchwork de 7 périodes architecturales. Parmi ses concepteurs, un certain Léonard De Vinci aurait œuvré au majestueux escalier à envolée.





DE BIEN DES MANIÈRES!



Rencontre

SYLVIE PERRET ANIMATRICE DÉGUSTATION

Spirituel et spiritueux

L'occupation anglaise de la Charente, au Moyen-Age, a laissé des traces et le cognac en fait partie, même si ce sont les Français qui ont su lui donner ses lettres de noblesse. Pour découvrir ce symbole du luxe à la française, filez à Cognac, épicentre des grandes maisons, ce terroir de légende protégé par une AOC étant peu étendu. Parmi ces grandes maisons, une se distingue des autres : Camus, la seule exploitation familiale restée indépendante depuis sa création en 1863. Si désormais, au bout de 5 générations, Cyril Camus préside à sa destinée, c'est Sylvie Perret que vous risquez de croiser. "Je suis entrée chez Camus en 1988 et je suis responsable du circuit de visite et animatrice en dégustation." Sylvie sait de quoi elle parle et elle le fait bien. "Déguster un cognac, c'est comme un opéra, avec une symphonie de saveurs. Saviez-vous qu'un cognac est 4 fois plus aromatique qu'un whisky? Ici on est proche de l'univers des parfums, notre

maître de chai étant un "nez", capable des plus savants assemblages". Un univers à approcher et à déguster toute l'année, avec modération, à la Maison Camus!

I Dégustations et infos sur www.camus.fr et au 05 45 32 72 96.



Rencontre

DIDIER JOBIT MAIRE

La vie de château

Didier Jobit est un élu qui redonne du sens aux politiques. Devenu maire de Maniac-LaValette-Villars (500 habitants!) en 1989, il se démène depuis 2009 pour refaire vivre l'incroyable château de la Mercerie, abandonné en 1986 suite aux décès des frères Réthoré. *"On avait l'obligation de sauver ce chef-d'œuvre en péril, et j'ai pu mettre en place avec l'héritier légitime un bail de 75 ans. Lui, comme moi, n'en profiterons pas de notre vivant: on le fait pour les générations futures. La cerise sur le gâteau, c'est que ce projet associatif un peu fou est réalisé uniquement par des*

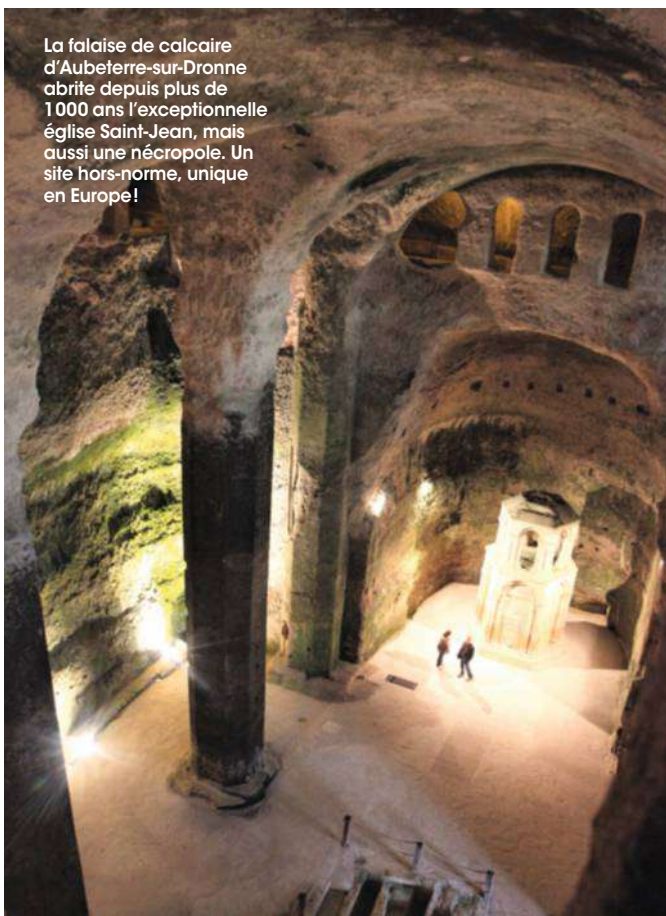
bénévoles! Il y a des administrés bien sûr, mais aussi des artisans et des gens en réinsertion. Les équipes tourment, et pour les motiver, il faut leur montrer qu'en leur absence, les choses avancent". En fait, le seul qui est toujours fidèle au poste est bien Didier Jobit, qui conduit même le petit train touristique sur le domaine! Un lieu magique, enfin inscrit à l'inventaire des monuments historiques, ouvert de Pâques à la Toussaint.

Entrée à 10 €/adulte, gratuit pour les enfants de moins de 12 ans. Infos sur www.chateaudelamerцерie.fr et au 05 45 60 26 80



●●● Le bourg historique, pittoresque avec sa vieille halle en bois datant du Moyen-Age, vaut à elle seule le détour. Mais ne loupez pas son château féodal, bâti au sommet d'une butte qui remonterait aux... romains, une voie romaine ralliant Bordeaux passant à proximité. Ce château n'a d'ailleurs pas livré tous ses secrets, mais entre son antique chapelle romane, les vestiges de son donjon fortifié par les Anglais, et sa partie Renaissance, il a vu défiler toute l'Histoire de France! Du haut des remparts, le panorama sur les environs est grandiose et permet d'apercevoir, au loin, une tache blanche intrigante. Il s'agit cette fois du château de La Mercerie, plus contemporain, puisque bâti par deux frères au cours du XX^e siècle. Ce château hors-norme, complètement mégalo, rêvait de rivaliser avec... Versailles. 25 ans de travaux acharnés auront raison de cette ambition démesurée mais aussi de la fortune et de la santé des frères Réthoré, enterrés dans les murs de leur rêve inachevé! Mais il y a en Charente un site encore plus fabuleux, unique en France... et en Europe. Filez plein sud à Aubeterre-sur-Dronne, classé parmi les plus beaux villages de France. ●●●

La falaise de calcaire d'Aubeterre-sur-Dronne abrite depuis plus de 1000 ans l'exceptionnelle église Saint-Jean, mais aussi une nécropole. Un site hors-norme, unique en Europe!



Villebois-Lavalette est un village pittoresque qui renferme quelques trésors, dont une halle du Moyen-Age et un château qui serait le plus vieux de France!



A ANGOULÊME, LA GRANDE



La voiture de la balade

TOYOTA LAND CRUISER À PARTIR DE : 37 400 €



Véritable pilier de la discipline, le Toyota Land Cruiser a refusé la modernité des SUV pour rester un authentique 4x4, capable de passer presque partout, que ce soit en carrosserie 3 ou 5 portes. Cette dernière variante a le mérite de justifier son encombrement XXL - pénalisant en centre-ville et dans certains parkings - en offrant jusqu'à 7 places. Légèrement restylé début 2018, le Land Cruiser reçoit un D-4D "dépollué", moins puissant que son prédécesseur (177 ch), ce qui pénalise les performances, sans vraiment améliorer la consommation. Lourd et pataud, le Land Cruiser est à des années-lumière des qualités dynamiques des derniers SUV mais il offre un agrément et un confort incomparables. Un certain art de rouler...

HISTOIRE SE MÊLE PARTOUT AUX PETITES HISTOIRES...



Aubeter-sur-Dronne, accroché à flanc de falaise, est classé parmi les plus beaux villages de France. Une perle à voir!



Angoulême est la capitale de la BD. Outre un musée, elle propose un jeu de piste à la poursuite des plus grands héros. Ici, le buste d'Hergé.

Rencontre

M A S A N D E S S I N A T E U R D E B D

Sortir des cases



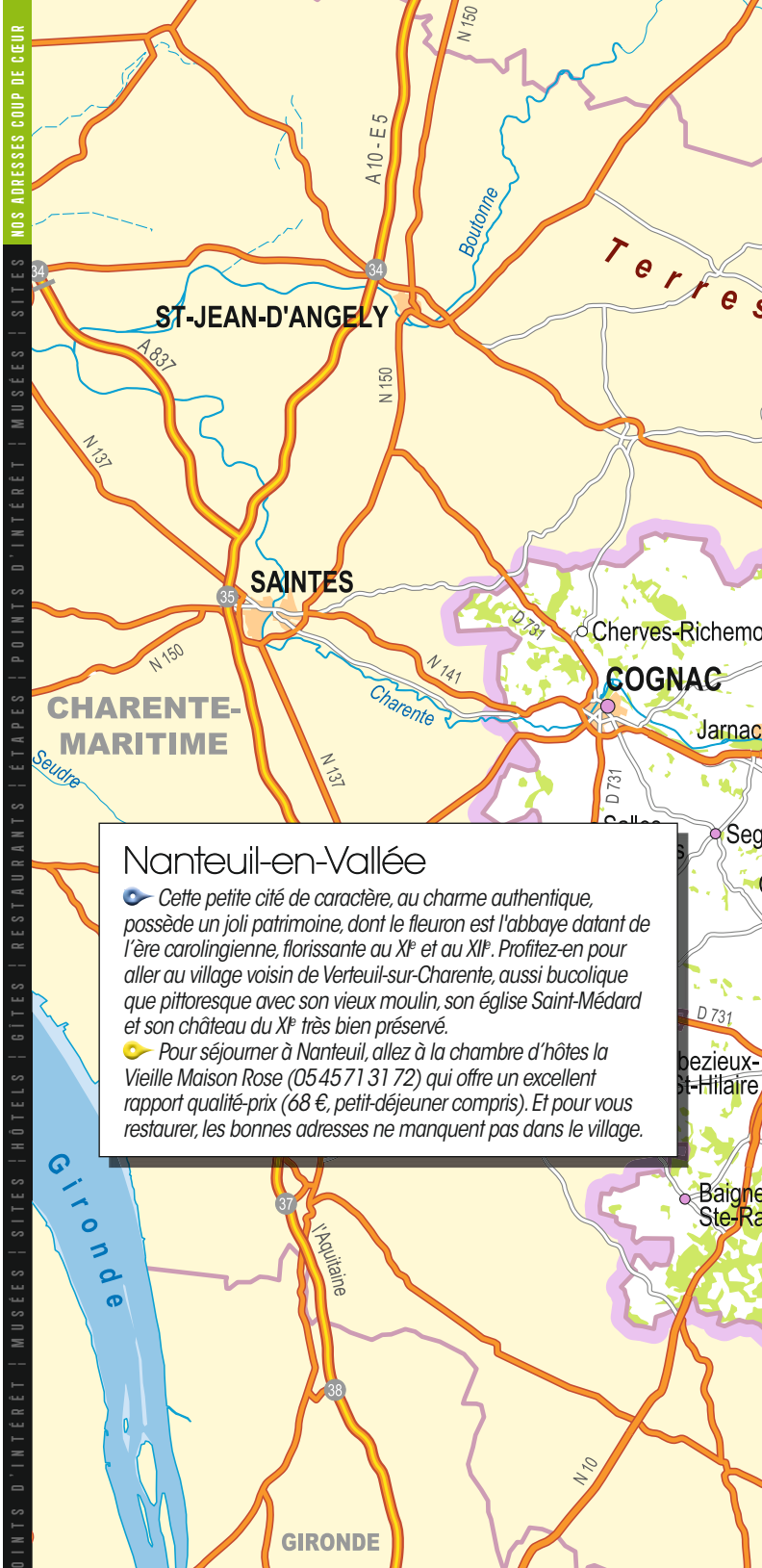
Pierre Lavaud, plus connu sous son nom d'artiste Masan, est un dessinateur de BD heureux. En plus de vivre de son métier qui le passionne, il vit son autre passion : la paléontologie. "Je viens du Périgord et j'ai toujours été fasciné par les dinosaures et l'histoire en général. J'ai eu, enfant, un déclic en lisant Alix, ce qui m'a amené en 1983 à Angoulême, capitale de la BD, pour intégrer les Beaux-Arts et la jeune section bande dessinée." Coup du sort, en 2010, la réalité rejoint la fiction : des paléontologues mettent à jour, devant Masan, un fémur de... 2,23 m ! "C'est

un incroyable sauropode de 35 m, inconnu à ce jour. C'est ainsi que sont nées les aventures de Mimo, un petit dinosaure qui enchante les enfants depuis 2 albums, le 3^e étant en préparation. Je fais des croquis sur les sites, et cela m'a valu la chance de suivre des archéologues sur le terrain, pour en rapporter des dessins aussi exacts que possible." Aujourd'hui basé dans les environs d'Angoulême, Masan réalise d'autres BD avec sa femme scénariste. Un métier parfait pour "sortir des cases et crever la bulle" !

Albums de Masan en vente dans la librairie du musée de la BD (www.citebd.org ou 05 17 17 31 00).

●●● Et parmi les plus mystérieux aussi, puisque sa falaise de calcaire abrite depuis plus de 1 000 ans une incroyable nécropole, mais surtout l'immense église monolithe Saint-Jean, sans doute creusée par des croisés, sur le modèle des Cappadoce en Turquie. Un site à voir absolument. En Charente, l'Histoire se mêle aussi aux histoires, ordinaires ou extraordinaires. Vous le constaterez en sillonnant le vignoble de Cognac, pour gagner Angoulême, la préfecture. En arpentant la ville haute et son cœur historique, on peut admirer sur des murs peints quelques personnages emblématiques du 9^e art, véritables héros d'un festival international et même d'un musée qui leur est dédié, mais également contempler un patrimoine aussi varié qu'exceptionnel. Cela va de la cathédrale romane Saint-Pierre du XII^e, remaniée au XIX^e par Paul Abadie à qui l'on doit le Sacré-Cœur, au mythique circuit automobile des remparts, inchangé depuis sa création en 1939. Vous y foulerez aussi les traces de Stirling Moss ou de Juan Manuel Fangio. Des trajectoires idéales, à l'image d'un séjour en Charente... ■

Merci à Laure Thomas du CDT de la Charente pour son aide à la réalisation de ce reportage. Organisez votre séjour en vous connectant au www.infiniment-charentes.com



Nanteuil-en-Vallée

👁 Cette petite cité de caractère, au charme authentique, possède un joli patrimoine, dont le fleuron est l'abbaye datant de l'ère carolingienne, florissante au XI^e et au XII^e. Profitez-en pour aller au village voisin de Verteuil-sur-Charente, aussi bucolique que pittoresque avec son vieux moulin, son église Saint-Médard et son château du XI^e très bien préservé.

👉 Pour séjourner à Nanteuil, allez à la chambre d'hôtes la Vieille Maison Rose (05 45 71 31 72) qui offre un excellent rapport qualité-prix (68 €, petit-déjeuner compris). Et pour vous restaurer, les bonnes adresses ne manquent pas dans le village.

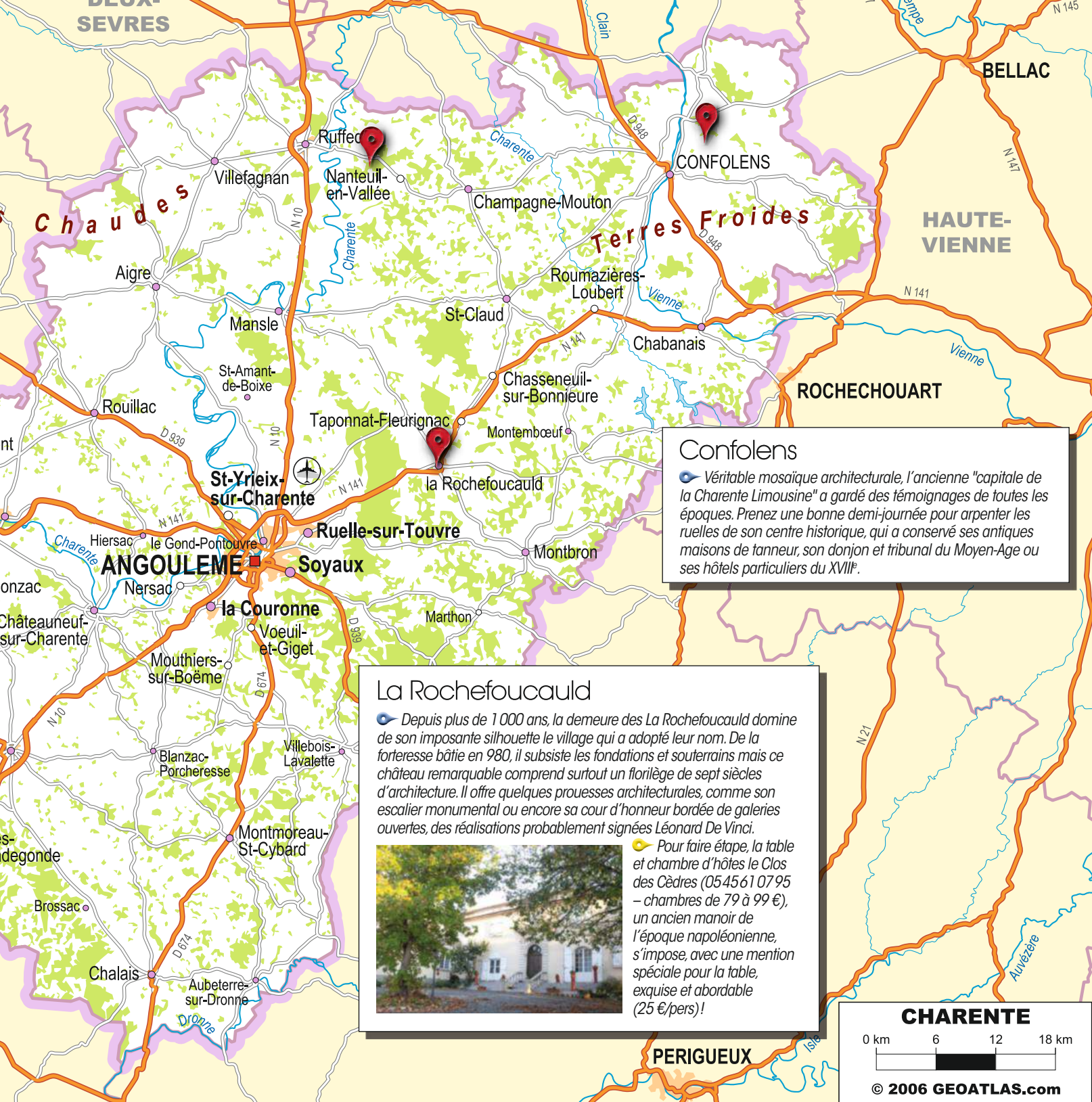
Angoulême

👁 La préfecture du département recèle un patrimoine éclectique. La ville basse, tout d'abord, qui accueille la Cité Internationale de la Bande Dessinée, avec un beau musée dédié au 9^e art (05 17 17 31 00). La ville haute ensuite, à voir pour son cœur historique préservé, comprenant 2 circuits : celui des murs peints, mettant en scène des héros de BD, et celui des remparts, un circuit auto au tracé inchangé depuis 1939 !

👉 Pour manger dans le cœur historique, le bar à viande le Tire-bouchon ne manque pas de charme (05 45 38 06 58, plats de 10 à 50 €). Et pour faire étape, une belle adresse s'impose : la table et chambre d'hôtes les Hauts de Chalonne (06 15 09 80 76), qui dispose de chambres aménagées avec goût dans les dépendances d'une antique bâtisse chargée d'histoire (chambres de 90 à 160 €, repas à 25 €/pers).

👉 Hébergements, restaurants, étapes

👁 Sites culturels, patrimoine, points d'intérêt



Confolens

👉 Véritable mosaïque architecturale, l'ancienne "capitale de la Charente Limousine" a gardé des témoignages de toutes les époques. Prenez une bonne demi-journée pour arpenter les ruelles de son centre historique, qui a conservé ses antiques maisons de tanneur, son donjon et tribunal du Moyen-Age ou ses hôtels particuliers du XVIII^e.

La Rochefoucauld

👉 Depuis plus de 1 000 ans, la demeure des La Rochefoucauld domine de son imposante silhouette le village qui a adopté leur nom. De la forteresse bâtie en 980, il subsiste les fondations et souterrains mais ce château remarquable comprend surtout un florilège de sept siècles d'architecture. Il offre quelques prouesses architecturales, comme son escalier monumental ou encore sa cour d'honneur bordée de galeries ouvertes, des réalisations probablement signées Léonard De Vinci.



👉 Pour faire étape, la table et chambre d'hôtes le Clos des Cèdres (05 45 61 07 95 – chambres de 79 à 99 €), un ancien manoir de l'époque napoléonienne, s'impose, avec une mention spéciale pour la table, exquise et abordable (25 €/pers)!

CHARENTE



© 2006 GEOATLAS.com

Villebois-Lavalette

👉 Attention : coup de cœur assuré pour ce village médiéval, plein d'authenticité ! Au centre, sa vieille halle datant du Moyen-Age, à la charpente remarquable, vaut le coup d'œil mais c'est surtout son château féodal bâti au X^e siècle qui mérite le détour. En effet, ce serait probablement le plus ancien de France grâce à des fondations construites sur un oppidum Gallo-Romain ! Depuis ses remparts, vous avez un panorama saisissant sur les environs.

👉 Pour vous restaurer, le restaurant-bar le Lavalette (05 45 61 71 37) sert une cuisine du terroir copieuse et savoureuse (plats de 14 à 47 €, menus de 23 à 30 €).

Aubeterre-sur-Dronne

👉 Si vous ne deviez visiter qu'un seul site en Charente, ce village médiéval, classé parmi les plus beaux de France, est à mettre en haut des priorités ! L'enchantement guette à chaque coin de rue et le plus incroyable est son église monolithe creusée dans la falaise, voilà plus de 1 000 ans. En pénétrant à l'intérieur, l'effet "waouh" est garanti ! Un site méconnu pourtant unique en France et en Europe.

👉 Faire étape à Aubeterre s'impose et l'hôtel-restaurant l'Hostellerie du Périgord (05 45 98 50 46) est une adresse fort honnête, proposant de bonnes prestations (chambres de 75 à 98 €, plats de 8 à 24 € et menus de 15,50 à 55 €).

Cognac

👉 Le nom de cette ville résonne dans le monde depuis le XVI^e siècle, grâce à l'aura de son prestigieux alcool du même nom, à savourer tant en apéritif qu'en digestif. Les plus grandes maisons s'y côtoient et le centre historique bordé par la Charente, bien préservé, est digne d'intérêt.

👉 Pour manger un morceau, le Bistrot de Claude est tout indiqué. Il sert une cuisine du terroir dans un cadre cosy (plats de 10 à 39 €).

Jamac

👉 Les amateurs d'histoire contemporaine peuvent découvrir la maison natale de François Mitterrand à Jamac.

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

30 marques et 2000 modèles neufs et d'occasion reconditionnés



29 agences
en France



Aramisauto.com

jusqu'à **-30%***

Satisfait ou
100% remboursé
15 jours ou 1 000 km**

Occasions
reconditionnées

Financement
sur-mesure

* 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.

Guide d'achat

L'Auto-Journal **Évasion & 4x4**

Président: Ernesto Mauri
axel springer
Président Axel Springer France: Frank Mahlberg

RÉDACTION
ADRESSE: 8, rue François-Orly 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04.
Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello
Rédacteur en chef: Olivier Bernis assisté de Karine Roumestand
Directrice artistique: Sandrine Penain
Maquette: Auto-Focus, Bleu Petrol
Secrétaire d'administration: Auto-Focus
Technique: Sylvain Cambier, Vincent Coppin, Frédéric Haas
Ont collaboré à ce numéro: Auto-Focus, Thomas Antoine, Christophe Bourgeois, Patrice Chéreau, Clément Choulot, Michel Courtois, Thierry Emptas, Greg, Florian Grou, Jean-François Hubert, Benoît Lande, Yann Lefebvre, Christian Martin, Joël Peyrou, Nicolas Soler, Tibo, Bernhard Reichel, Thomas Riad, Pierre Richet, Arnaud Sauvier.

DIRECTION - ÉDITION
Directeur de la publication: Carmine Perna
Directeur exécutif: Stéphane Hattaihan
Éditeur: Tommaso Albinati
MARKETING / PROMOTION
Directrice marketing: Sylvie Siguret
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directrice 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.: 01 41 33 53 52 - Fax: 01 41 33 57 03
Directrice exécutive: Cécile Chambaudrie
Directrice du pôle automobile: Caroline Sorret (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.: 01 41 33 55 45 - Fax: 01 41 33 57 61
Directeur de publicité: Marc Queillé (01 41 33 55 72)
Directrice de clientèle: Julie Aldabo (01 41 33 55 45)
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-Orly,
92543 Montrouge Cedex
Cogérants: Carmine Perna et Frank Mahlberg
Directeur de la publication: Carmine Perna
Associés principaux: MONDADORI FRANCE SAS
et AXEL SPRINGER FRANCE SAS

IMPRIMEUR: Quad/Graphics Europe
PHOTOGRAPHIE: Key Graphic, 4, allée Verte, 75011 Paris
N° ISSN: 2106-9964

NUMÉRO DE COMMISSION PARITAIRE:
0722 K 81821
Dépôt légal: décembre 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 = Plot 0,008 kg/tonne



ABONNEMENTS
POUR TOUTE QUESTION SUR VOTRE
ABONNEMENT, TÉLÉPHONÉZ AU
01 46 48 48 75
(DU LUNDI AU SAMEDI DE 9H À 20H)

Besoin d'un avis, d'un prix ou d'un équipement sur un 4x4 ? Ce guide pratique répond à toutes vos questions et vous permet de choisir facilement.

PRATIQUE FICHE OCCASION

RANGE ROVER EVOQUE

Commercialisée depuis octobre 2011
Nouveaux équipements: printemps 2019

NE SOUS LES TRAITS PESTIFÉRÉS DU CONCEPT CAR LUX EN 2004, L'EVOQUE EST DEVENU RÉALITÉ EN 2011. DEPUIS, IL EST RECONNU À PLUS DE 500 000 EXEMPLAIRES SOIT UN SECOND POUR LAND ROVER: CE SUCCÈS EST-IL MÉRITÉ ? RÉPONSE DANS CE GUIDE.

Habitacle

Plus que d'un confort, c'est d'un plaisir de conduire qu'il s'agit. L'Evoque offre une expérience unique. L'habitacle est conçu pour offrir un confort optimal. Les sièges sont confortables et offrent un bon maintien. Le volant est ergonomique et offre une bonne prise en main. Le tableau de bord est clair et offre une bonne visibilité. Les commandes sont faciles d'accès et offrent une bonne ergonomie.

Mécanique

Le moteur 2.0 Td4 (150 ch) est un moteur diesel qui offre une bonne performance et une bonne consommation. Le moteur 2.0 Td4 (150 ch) est un moteur diesel qui offre une bonne performance et une bonne consommation. Le moteur 2.0 Td4 (150 ch) est un moteur diesel qui offre une bonne performance et une bonne consommation.

Équipement

Le véhicule est équipé d'un système de navigation, d'un système de musique, d'un système de climatisation, d'un système de chauffage, d'un système de refroidissement, d'un système de chauffage, d'un système de refroidissement, d'un système de chauffage, d'un système de refroidissement.

Exérieur

Le véhicule est équipé d'un système de suspension, d'un système de direction, d'un système de freinage, d'un système de transmission, d'un système de direction, d'un système de freinage, d'un système de transmission, d'un système de direction, d'un système de freinage, d'un système de transmission.

COTE DU RANGE ROVER EVOQUE

COÛT DE L'ENTRETIEN

Équipement	Coût de l'entretien
Équipement de base	200
Équipement de confort	250
Équipement de sécurité	300
Équipement de performance	350
Équipement de confort	400
Équipement de sécurité	450
Équipement de performance	500
Équipement de confort	550
Équipement de sécurité	600
Équipement de performance	650
Équipement de confort	700
Équipement de sécurité	750
Équipement de performance	800
Équipement de confort	850
Équipement de sécurité	900
Équipement de performance	950
Équipement de confort	1000
Équipement de sécurité	1050
Équipement de performance	1100
Équipement de confort	1150
Équipement de sécurité	1200
Équipement de performance	1250
Équipement de confort	1300
Équipement de sécurité	1350
Équipement de performance	1400
Équipement de confort	1450
Équipement de sécurité	1500
Équipement de performance	1550
Équipement de confort	1600
Équipement de sécurité	1650
Équipement de performance	1700
Équipement de confort	1750
Équipement de sécurité	1800
Équipement de performance	1850
Équipement de confort	1900
Équipement de sécurité	1950
Équipement de performance	2000
Équipement de confort	2050
Équipement de sécurité	2100
Équipement de performance	2150
Équipement de confort	2200
Équipement de sécurité	2250
Équipement de performance	2300
Équipement de confort	2350
Équipement de sécurité	2400
Équipement de performance	2450
Équipement de confort	2500
Équipement de sécurité	2550
Équipement de performance	2600
Équipement de confort	2650
Équipement de sécurité	2700
Équipement de performance	2750
Équipement de confort	2800
Équipement de sécurité	2850
Équipement de performance	2900
Équipement de confort	2950
Équipement de sécurité	3000
Équipement de performance	3050
Équipement de confort	3100
Équipement de sécurité	3150
Équipement de performance	3200
Équipement de confort	3250
Équipement de sécurité	3300
Équipement de performance	3350
Équipement de confort	3400
Équipement de sécurité	3450
Équipement de performance	3500
Équipement de confort	3550
Équipement de sécurité	3600
Équipement de performance	3650
Équipement de confort	3700
Équipement de sécurité	3750
Équipement de performance	3800
Équipement de confort	3850
Équipement de sécurité	3900
Équipement de performance	3950
Équipement de confort	4000
Équipement de sécurité	4050
Équipement de performance	4100
Équipement de confort	4150
Équipement de sécurité	4200
Équipement de performance	4250
Équipement de confort	4300
Équipement de sécurité	4350
Équipement de performance	4400
Équipement de confort	4450
Équipement de sécurité	4500
Équipement de performance	4550
Équipement de confort	4600
Équipement de sécurité	4650
Équipement de performance	4700
Équipement de confort	4750
Équipement de sécurité	4800
Équipement de performance	4850
Équipement de confort	4900
Équipement de sécurité	4950
Équipement de performance	5000

Guide d'achat 80 fiches complètes p. 120

PRATIQUE GUIDE D'ACHAT

Les pictos pour mieux choisir:

- Principales qualités
- Principaux défauts

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Plus la surface de la toile est importante, meilleur est le 4x4, sur ces 5 paramètres.

Années classées
Les petites annonces

RANGE ROVER EVOQUE

Commercialisation **depuis octobre 2011**
Restylage **avril 2015**
Nouvelle génération **prévue mi-2019**
Production **en cours**

NÉ SOUS LES TRAITS FUTURISTES DU CONCEPT CAR LRX EN 2008, L'EVOQUE EST DEvenu RÉALITÉ EN 2011. DEPUIS, IL S'EST ÉCOULÉ À PLUS DE 500 000 EXEMPLAIRES, SOIT UN RECORD POUR LAND ROVER! CE SUCCÈS EST-IL MÉRITÉ ? RÉPONSE DANS CE DOSSIER. **texte Thomas Riaud photos Yann Lefebvre**



Mécanique

Né sous l'ère Ford, l'Evoque hérite de blocs moins "technos" que son allure le laisse supposer. En essence, l'offre se limite à un 2.0 turbo Si4 (240 ch), version de loin la plus fiable et vélocité de la gamme mais aussi la plus vorace ! C'est le 2.2 TD4 (150 ch) d'origine Ford-PSA qui se taille la part du lion. Ce TD4 éprouvé sur le Freelander est sonore mais son couple généreux lui permet de faire bonne figure, même si le poids élevé (1 700 kg) grève les consommations. Malheureusement, ce bloc cumule des soucis, plus ou moins graves. Outre des démarrages difficiles par grand froid (module des bougies de préchauffage défaillant), différentes fuites sont possibles : de liquide de refroidissement mais aussi d'huile (tuyau de turbo ou joint de pallier de vilebrequin défectueux) et même d'injecteur (tuyau de retour de gazole à changer) ! Des défauts résolus dès 2014. La version eD4 (150 ch), lancée exclusivement en 4x2 en février 2012, échappe à la plupart de ces soucis. Reste le gros 2.2 TD4 (190 ch) qui apporte un vrai plus en agrément mais connaît les mêmes problèmes que son petit frère et se montre gourmand. A partir de fin 2013, la boîte auto à 6 rapports a été avantageusement remplacée par une boîte à 9 vitesses, à la fois plus réactive et moins énergivore.

L'Evoque, c'est avant tout une ligne qui n'a pas pris une ride depuis 2011. Le TD4 150 ch a été victime de nombreux soucis.

Équipement

Pour justifier des tarifs élevés, ce SUV premium offre une dotation en rapport, la finition d'entrée de gamme Pure offrant déjà la clim. auto, la radio CD mp3, le régulateur de vitesse, le démarrage sans clé, le radar de recul et les jantes en alliage de 17 pouces. Mais pour avoir un véhicule à la fois "tendance" et *so british*, avec la sellerie cuir et les belles jantes de 19 pouces, il faut regarder du côté des finitions Dynamic et Prestige. Celles-ci offrent en plus les feux xénon et de jour à led, les capteurs de pluie et de luminosité, les sièges avant

électriques... A partir d'avril 2014, la finition Pure gagne le Pack Tech (écran tactile 8", Bluetooth, sellerie cuir, jantes alu 18"). Le top reste la nouvelle finition Autobiography introduite en septembre 2014. Basée sur la Prestige, elle ajoute la caméra de recul, l'aide au stationnement avant, le hayon électrique, le toit vitré, le GPS et les sièges chauffants. Une finition huppée qui coiffe toujours la gamme depuis le léger restylage d'avril 2015, celle-ci comprenant, dans l'ordre croissant, Pure, SE, SE Dynamic, HSE et HSE Dynamic.

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

LA GAMME	Essence		Diesel			
Moteurs/boîtes	Si4 240	Si4 290	TD4 150	eD4 150 4x2	TD4 190 / 180**	SD4 240
Dates de vente	10/2011 à aujourd'hui	06/2017 à 04/2018	06/2011 à aujourd'hui	02/2012 à aujourd'hui	10/2011 à aujourd'hui	06/2017 à 04/2018
Type	4 cyl. en ligne, turbo, inj. directe		4 cyl. en ligne, turbo, common rail			
Puissance (ch à tr/mn)	240 à 5500	290 à 5500	150 à 3500	150 à 3500	190 / 180 à 4000	240 à 4000
Couple (Nm à tr/mn)	340 à 1250	400 à 1500	380 à 1750	380 à 1750	430 à 1750	500 à 1500
Boîte de vitesses	BVA6 (BVA9*)	BVA9	BVM6 - BVA6 (BVA9*)	BVM6	BVM6 - BVA6 (BVA9*)	BVA9

* passage à la BVA9 en 12/2013

** passage à 180 ch en 06/2017



Habitacle

Bien qu'assez compact (4,36 m), l'Evoque offre 4 belles places. Mais on peut se sentir confiné à l'arrière, la surface vitrée étant très réduite. Un sentiment décuplé sur la rare et originale version 3 portes. Dans les deux cas, vous serez déçu par la capacité du coffre. Bien qu'accessible et large, il se montre peu profond, son volume étant limité à 420 dm³ sous la tablette. La présentation à bord est à la fois moderne et cossue grâce l'emploi de matériaux

assez flatteurs... sur les parties hautes, le bas du mobilier étant moins bien loti. L'électronique embarquée a été à la source de quelques dysfonctionnements, jusqu'en 2013, la plupart résolus suite à des reprogrammations. Citons notamment la clé mains libres qui n'est plus détectée (déverrouillage des portes et démarrage impossible) ou le hayon électrique qui peut se bloquer. Enfin, sur le coupé, les poignées d'inclinaison des sièges avant ont tendance à casser.

L'habitacle présente des matériaux flatteurs et le mobilier vieillit bien dans l'ensemble.



Extérieur

L'Evoque est séduisant, de loin comme de près, justifiant pleinement son appartenance aux SUV premiums. Son petit "plus" est sa singulière version coupé, qui fait écho au mythique Range Classic des années 70, une déclinaison rare et peu diffusée. Quelle que soit la carrosserie, les seuls défauts constatés se limitent à des infiltrations d'eau dans les feux arrière (condensation) et à des joints de porte qui peuvent "craquer". Des soucis réglés par un remplacement des pièces concernées, généralement assumé par le constructeur. Enfin, en tant que digne Land Rover, l'Evoque est de loin le SUV le plus talentueux de la catégorie en hors-piste. Il n'a rien à envier à un authentique 4x4, ce qui doit inciter à un examen attentif au moment d'acheter.

A l'aise en tout-terrain, l'Evoque est surtout utilisé en ville. Avec ses pare-chocs peints, il est exposé aux rayures.

COTE DU RANGE ROVER EVOQUE

RANGE ROVER EVOQUE 2.2 TD4 190 PRESTIGE (NOVEMBRE 2014, 68 000 KM) : 33 000 €

COÛT DE L'ENTRETIEN

RANGE ROVER EVOQUE 2.2 TD4

Embrayage	250 €
Distribution (avec pompe à eau)	300 €
Disques AV (le jeu)	200 €
Plaquettes AV (le jeu)	220 €
Pneumatiques 20" (la paire avec la pose)	550 €
Amortisseurs AV/AR (la paire)	400 €/370 €
Révision (12 mois ou 26 000 km)	450 €

L'Evoque est cher en entretien, en raison de certaines pièces facturées au prix fort, mais aussi d'un réseau "premium". Pour baisser la facture, visez les concessions hors centres-villes, au taux horaire moins cher.

BILAN FIABILITÉ

- ↳ Encrassement de la vanne EGR : tous diesels, dès 100 000 km
- ↳ Démarrages difficiles par grand froid (module des bougies de préchauffage défaillant) : TD4 avant 2014
- ↳ Fuites de liquide de refroidissement : TD4 avant 2014
- ↳ Fuites d'huile (tuyau de turbo ou joint de palier de vilebrequin défectueux) : TD4 avant 2014
- ↳ Fuites d'injecteurs (tuyau de gazole à changer) : TD4 avant 2014
- ↳ Clé mains libres défectueuse (déverrouillage des portes et démarrage impossible) : toutes versions jusqu'en 2013
- ↳ Hayon électrique inopérant : toutes versions jusqu'en 2013
- ↳ Casse du mécanisme des poignées d'inclinaison des sièges avant : sur coupé jusqu'en 2013
- ↳ Condensation dans les feux arrière : toutes versions
- ↳ Craquement des joints de portes : toutes versions

NOTRE CHOIX

RANGE ROVER EVOQUE 2.2 TD4 150 CH SE DYNAMIC

septembre 2015, 28 500 km
Prix prospecté 39 000 €



Qualités

Ligne unique
Équipement complet
Comportement efficace
Aptitudes en tout-terrain

Défauts

Consommations élevées
Coffre limité
Suspensions fermes
Prix et coûts d'entretien élevés

Conclusion

Certes, le look ne fait pas tout, mais comme ce critère est le premier facteur d'achat sur le marché des SUV, l'Evoque ne craint personne et nombreux sont ceux à lui pardonner ses caprices de star ! Au-delà de l'aspect esthétique, l'Evoque est globalement une réussite, bien qu'il se montre paradoxalement plus convaincant sur route ou dans les chemins creux... qu'en ville, un univers où on le croise pourtant le plus souvent. Reste à accepter de payer le prix fort pour rouler dans ce best-seller de Land Rover.

TECHNIQUE

RANGE ROVER EVOQUE 2.2 TD4 150 CH*

Vitesse maxi (km/h)	180
Accélération 1 000 m d. a. (s)	33,2
Conso moyenne (l/100 km)	8,4
Freinage 90/130 km/h (m)	70

* Mesures AJE&4x4

ALFA ROMEO

Stelvio

★★★★☆

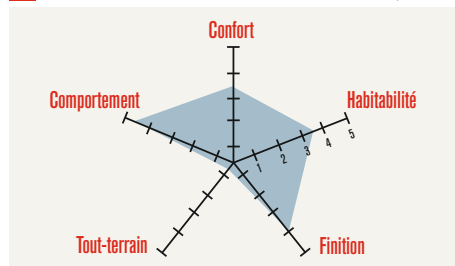


Le Stelvio repose sur le châssis de la berline Giulia, ce qui lui offre un comportement routier dynamique. Contenu technologique perfectible.

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	18	52 500
2.9 V6 Quadrifoglio	510	41	91 400
2.2 Diesel AT8	160	9	39 900
2.2 Diesel AT8 AJ4X4	190	10	42 300
2.2 Diesel AT8 Q4 Super	210	12	50 400

- Super : Stelvio + 4 500 €
- Executive/Sport Edition : + 4 800 €
- Lusso/Turismo (Diesel 210 et 2.0T 280) : + 4 800 €

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 : + Apple CarPlay et Android Auto, jantes 18", nav., phares bixénon directionnels, radar station. avant, rétros rabat., rétro. int. électro.
- Executive : Super + accès mains libres, caméra recul, hi-fi 10 HP 400 W, nav. 3D écran 8,8", rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec. 6 plans et chauffants, surveillance angles morts, rétros ext. électro., sellerie cuir.
- Sport Edition : Super + jantes 19", nav. 3D écran 8,8", sellerie cuir, sièges AV sport élec. 6 plans et chauffants, suspensions sport, volant chauffant.
- Lusso : Executive + hi-fi Harman Kardon 14 HP 900 W, jantes 19", sellerie cuir supérieure, sièges AV élec. 8 plans, toit ouvrant pano., volant chauffant.
- Turismo : Sport Edition + accès mains libres, feux de route auto, hi-fi 10 HP, jantes 20", surveillance angles morts, rétros ext. électro., suspension pilotée, toit ouvrant panoramique.
- Quadrifoglio : Sport Edition + châssis dynamique, jantes 20", radar station. AV, sièges sport cuir/Alcantara.

Options (€)

- Caméra de recul (Stelvio et Super) 450
- Freins carbone/céramique (QV) 7 500
- Navigation 3D Europe avec écran 8,8" (Super) 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/ Sport Edition 1 200/750/300
- Pack by Harman Kardon (14 HP 900 W) (non dispo Stelvio)
- Super/Sport Edition/Turismo 1 400
- Executive 700
- Pack Confort Plus : accès sans clef + filtres d'habitacle + 2 USB 600
- Pack Eclairage : phares bi-xénon directionnels, feux led
- essence 1 200
- diesel 1 400
- Pack Hiver : sièges avant et volant chauffants (Stelvio/Super) 780
- Pack Performance : susp. active, diff. à gliss. limité (série sur Turismo)

- Stelvio, Super, Executive.....	2 450
- Sport Edition.....	1 800
▪ Pack Sièges Électriques : sièges AV électriques (Stelvio/Super).....	1 000
▪ Pack Sound Theatre 10 HP 400 W.....	700
▪ Peinture métallisée/spéciale.....	980/2 650
▪ Régulateur de vitesse intelligent (série Executive et Lusso).....	900
▪ Sellerie cuir (Stelvio/Super).....	1 900/1 200
▪ Services connectés.....	435
▪ Sièges AR chauffants.....	400
▪ Suspension active	
- Stelvio, Super, Executive et Lusso.....	1 100
- Sport Edition.....	700
▪ Toit panoramique ouvrant.....	1 700
▪ Transmission intégrale Q4 sur 2.2 Diesel 180 ch.....	2 400

AUDI

« Maximum ? »
Optimum. »
Vorsprung durch Technik

Inspirée d'exigences futures.
Audi Q3.

Cycle mixte (l/100 km) : 5,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 137
Vorsprung durch Technik - L'avenir par la technologie.

www.aliantis.com

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

Q2

★★★★☆

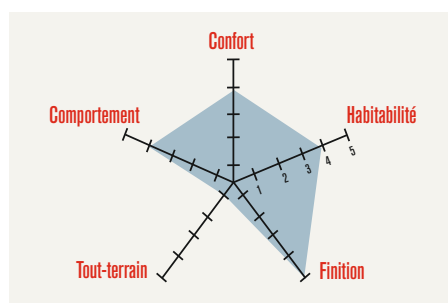


Basé sur la plateforme de l'A3, le Q2 offre d'excellentes prestations routières. Il se montre aussi accueillant et pratique au quotidien.

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	26 380
35 TFSI COD AJ4X4	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)/contraste (Design).
- S line : + Audi sound system, châssis sport, jantes 18", navigation MMI, phares à led, rétros dégivrants et rabattables électriquement, sellerie tissu/cuir.
- Design Luxe : - châssis sport + accès et démarrage sans 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

★★★★☆

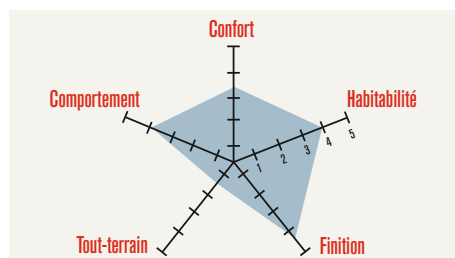


Bientôt remplacé

Le Q3 a profité d'un restylage important fin 2014. La puissance des moteurs a été revue à la hausse, et les émissions de CO₂ à la baisse.

L x l x h (m) : 4,39 x 1,83 x 1,59

- +** Douceur de conduite, comportement, habitabilité, polyvalence
- Prix élevé, aptitude en tout-terrain limitée, ensemble aseptisé



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.4 TFSI	125	7	30 960
1.4 TFSI COD ultra	150	8	32 480
1.4 TFSI COD S tronic 6	150	8	34 580
2.0 TFSI quattro S tronic 7	180	10	38 940
2.5 TFSI RS quattro S tronic	340	21	63 420
2.0 TDI	120	6	30 930
2.0 TDI S tronic 7	120	6	33 030
2.0 TDI ultra	150	8	32 710
2.0 TDI S tronic 7 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, rétro extérieurs électriques.
- Ambiente : + Audi Drive Select, rétro extérieurs dégivrants et rabattables électriquement, rétro intérieur photosensible, volant multifonction, climatisation automatique bizonale, 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 : sélection 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-pharos 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
 - S line 500
- Réception TV (sauf Q3) de 1 160 à 1 565
- Reconnaissance des panneaux de circulation gratuit
- Rétro 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

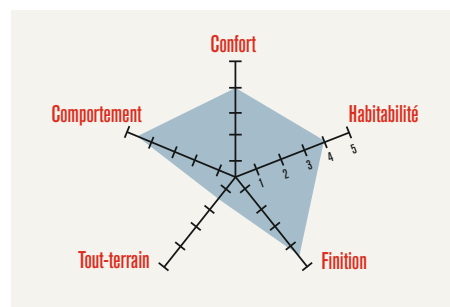
Q5 II ★★★★★



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/dém. sans clef, Audi connect sécurité/service, Bluetooth, clim. auto, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, hayon élec., modes conduite, phares xénon, pre-sense city, radars recul, radio-CD 8 HP, rég./lim. vitesse, rétro ext. élec./dég., volant multifonction cuir.
- Design : + clim. 3 zones, navigation, radars station. AV/AR, rétro rabattables.
- S line : + Audi Connect, Audi sound system, interface smartphone, nav. Plus pavé tactile, phares led, Virtual Cockpit.
- Design Luxe : + caméra de recul, sellerie cuir, sièges avant électriques.
- Avus/S : + rétro ext. électro., sièges AV chauffants à mémoires.
- S Plus : + banquette AR coulissante, diff. AR quattro sport, sellerie cuir Nappa.

Options (€)

- Affichage tête haute 1 190
- 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
- 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
▪ Rétro ext électriques, dégivrants et rabattables	
- Q5	420
- autres finitions	145
▪ Roue de secours gallette	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, rétro ext 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



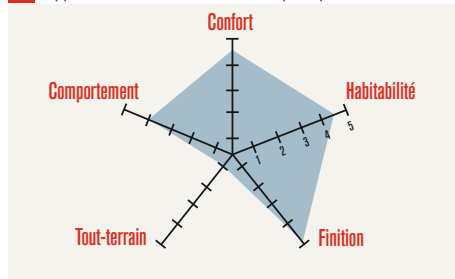
Bientôt restylé

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 clé, rétro élec./dégiv./rabat., clim. auto bizonne, 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
▪ Climatatisation 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



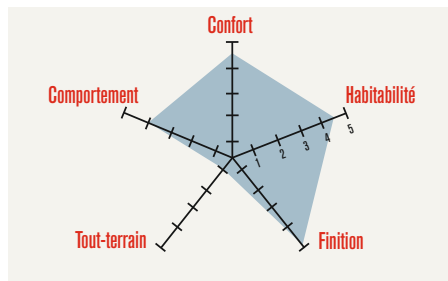
Nouveau modèle

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 bizonne, 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, rétro 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

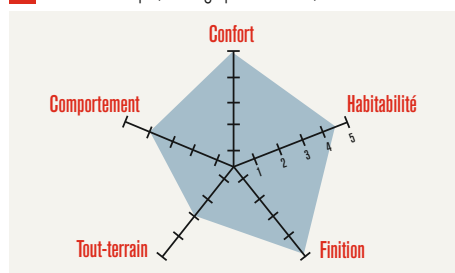
Bentayga

★★★★★



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, supports 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

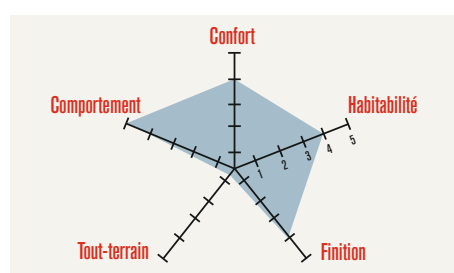
★★★★★



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 AJ4X4	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) 2 750
- Lounge 1 800
- 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 Evasion (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) 3 050
- Première, Lounge 2 100
- 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) 1 250
- Première 900
- Lounge 410
- Sport, xLine et M Sport 840
- Peinture métallisée 1 000
- Phares à LED (série Sport, xLine et M Sport) 1 750
- Sellerie cuir Dakota 700
- Services ConnectedDrive 3 ans (infos, Google, BMW apps) 500
- Sièges avant Advanced (série Sport et M Sport) 400
- Sièges avant chauffants 990
- Sièges avant électriques à mémoires côté conducteur 350
- Suspension DirectDrive (réglage plus ferme et caisse abaissée de 10 mm) (série sur M Sport) 550
- Suspension SelectDrive (position Sport plus ferme) 200
- Lounge, xLine et Sport 430
- M Sport 300
- Système de manœuvres de stationnement automatiques (Lounge) 800
- Système Hi-Fi 7 HP 205 W 1 300
- Système Hi-Fi Harman Kardon 12 HP 360 W 1 300
- Toit ouvrant panoramique

X2

★★★★★

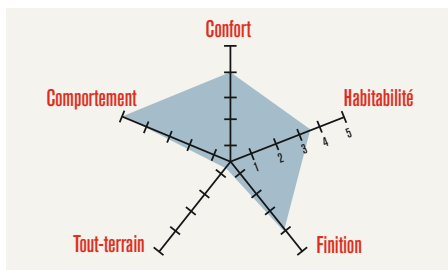


Nouveau modèle

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, inférieur de X1, banquette arrière pour deux



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
16d sDrive Première	116	6	33 850
18d sDrive Première AJ4X4	150	8	36 250
20d BVA8 sDrive Première	190	10	41 600
18i sDrive Première	140	7	32 450
20i sDrive DK67 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 bizona, hayon élec., rég./lim. vitesse, radar recul.
- M Sport/M Sport X : Première + clim. auto bizona, hayon élec., jantes 19", nav. Business, phares led, radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros ext. rabattables élec., sellerie Alcantara, station. semi-auto, suspension DirectDrive.

Options (€)

• 4 roues motrices xDrive (18d/20d)	2 050/2 000
• Accès sans clé	430
• Boîte auto	
- auto 8 (18d)	2 250
- DK67 (16d et 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 Comfort (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	1 250/900
- 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 mémoire 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

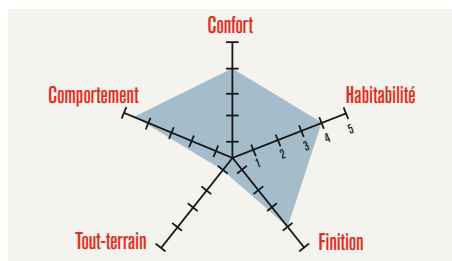
X3



Le BMW X3 3^e 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 BVA8 xDrive Lounge	184	11	47 700
30i BVA8 xDrive Lounge	252	15	53 400
M40i BVA8 M Performance	360	25	75 250
18d sDrive Lounge	150	7	41 900
20d BVA8 xDrive Lounge AJ4X4	190	10	51 900
25d BVA8 xDrive Lounge	231	13	55 550
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	58 400
M40d BVA8 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 clé, 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 ext. 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 clé, hayon mains libres)	600
• Clé intelligente avec écran	300
• Pack Advanced Full Led (phares led directionnels, feux de route auto)	
- Lounge	1 500
- xLine, Luxury	350
• Pack Audio (syst. Harman Kardon, Apple CarPlay)	1 200
• Pack Comfort (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

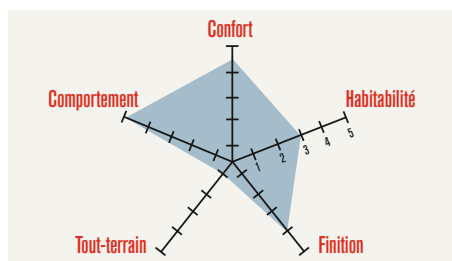
X4



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 BVA8 xDrive Lounge	190	11	54 900
25d BVA8 xDrive Lounge AJ4X4	231	13	58 550
30d BVA8 xDrive Lounge	265	16	61 400
M40d BVA8	326	21	76 200
20i BVA8 xDrive Lounge	184	11	50 700
30i BVA8 xDrive Lounge	252	15	56 400
M40i BVA8	354	25	77 200

- 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 Comfort : 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 mémoire 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 4^e 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 AJ4X4	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 ★★★★★



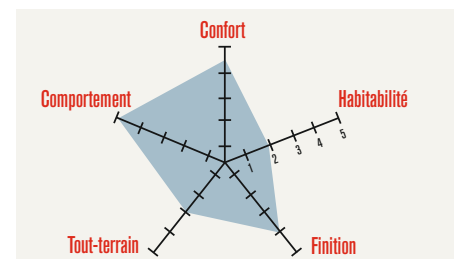
Bientôt remplacé

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 AJ4X4	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

bixéon, rétros dég., rabat. et photosensibles, radars station. AV/AR, radio CD-mp3 6 HP, clim. auto. bizonne, 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 Adaptive Drive : suspension adaptative confort + pack Dynamic Drive 5 150
- Pack Suspension Adaptive 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 ★★★★★

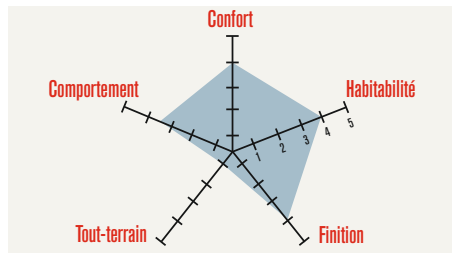


Le C3 Aircross est le premier vrai SUV Citroën. Pendant du Peugeot 2008, il se veut plus fun en style et plus confortable sur la route.

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 AJ4X4	130	7	22 700
BlueHDi Live	100	5	19 150
BlueHDi EAT8 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 clé (Shine) 350
- Appel d'urgence et d'assistance (Feel, non dispo Live) 300
- Boîte auto EAT8 (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
- Toit ouvrant panoramique (Shine) 850

C5 Aircross ★★★★★



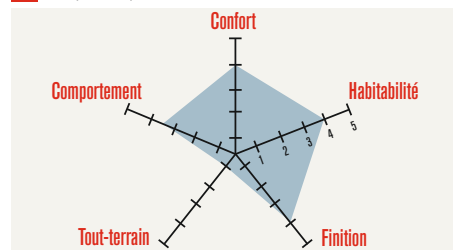
Nouveau modèle

Dérivé du 3008, le C5 Aircross est arrivé fin 2018. Il se distingue par son excellent confort mais manque un peu de dynamisme.

L x l x h (m) : 4,50 x 1,97 x 1,66

- + Habitabilité, confort de suspension, personnalisation

- Manque de dynamisme, commande de boîte



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
PureTech Start AJ4X4	130	7	24 700
PureTech EAT8 Feel	180	10	33 150
BlueHDi Live	130	6	28 900
BlueHDi EAT8 Feel	180	9	36 050

- Live : Start + 1 800 €
- Feel : Live + 2 650 €
- Shine : Feel + 3 100 €

Équipements de série

- Start : 6 airbags, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, clim. manu., contrôle pression des pneus, détecteur de luminosité, éclairage statique d'intersection, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes acier 17", radio écran tactile 8", recon. panneaux, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec./dégiv., sièges AR coulissants.
- Live : + clim. auto bizonne, jantes alliage 17", radar recul, volant cuir.
- Feel : + accès/dém. sans clé, appel d'urgence et d'assistance, caméra recul, compteurs digitaux 12,3", interfaces Apple Carplay et Android Auto, jantes 18", navigation, radar station. AV, rétros rabattables élec., surveillance angles morts.
- Shine : + hayon mains libres, Pack Drive Assist, phares full led, sellerie cuir/tissu, sièges AV chauffants, siège conducteur élec. 8 voies.

Options (€)

Boîte auto EAT8 (BlueHDi 130 ch)	1 900
Caméra connectée (Feel et Shine)	270
Hayon mains libres (Feel)	450
Navigation avec interfaces smartphone et appel d'urgence et d'assistance (Live, non dispo Start)	950
Pack City Camera Plus (radar station. AV, caméra recul)(Live)	550
Pack Drive Assist (alerte attention conducteur, alerte collision, feux de route auto, aide active au maintien dans la voie)	400
- + régulateur de vitesse adaptatif (BVM6, Feel)	400
- + rég. vitesse adaptatif fonction embouteillages (EAT8, Feel)	600
Pack Grip Control (grip control + jantes 18" pneus M+S)	700
- Live	300
- Feel et Shine	400
Pack Park Assist (station. semi-auto, caméras 360°) (Shine)	1 400
Pack Park Assist et phares full led (Feel)	1 200
Phares full led (Feel)	350
Toit bi-ton (Feel, Shine)	1 400
Toit ouvrant panoramique (Feel, Shine)	1 400

DACIA

Duster

★★★★☆

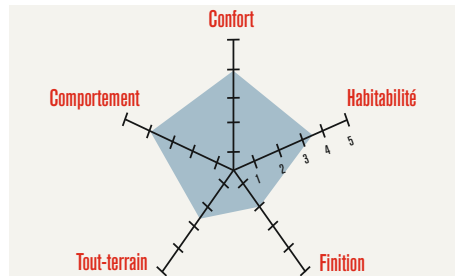


Le Duster II est commercialisé fin 2017. Il progresse en présentation, équipement et confort mais la base technique est inchangée.

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	7	11 990
SCe 115 GPL BVM5	115	6	12 790
Blue dCi 95 BVM6	95	5	14 350
Blue dCi 115 BVM6 Essentiel	115	6	16 800

- Essentiel : Duster + 1 860 € (SCe) et 1850 € (Blue dCi)
- Confort : Essentiel + 1 100 € (non dispo SCe 115 et Blue dCi 95)
- 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 (Blue 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 (Blue dCi 115 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)	900
- Confort	400
- 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

3 Crossback modèle non essayé



Le DS 3 Crossback prend la relève de la citadine DS3. Compact, il repose sur un nouveau châssis capable d'accueillir de l'électrique.

L x l x h (m) : 4,12 x 1,79 x 1,53

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
BlueHDi 100 Chic	100	5	24 500
BlueHDi 130 Chic EAT8	130	NC	27 500
PureTech 100 Chic	100	5	23 500
PureTech 130 Chic EAT8 AJ4x4	130	6	26 500
PureTech 155 So Chic EAT8	155	8	31 600

- So Chic : Chic + 3 600 €
- Grand Chic : So Chic + 5 700 €
- Performance Line : Chic + 3 800 € ou So Chic + 200 €
- Performance Line+ : Performance Line + 3 300 €

Équipements de série

- Chic : 6 airbags, alerte franchiss. voie, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. manu., démarrage sans clé, détect. lum., compteurs digitaux, écran tactile 5", freinage d'urgence auto en ville, hi-fi 4 HP, jantes tôle 16", rég./lim. vitesse, rétros élec.
- So Chic : + clim. auto, détect. pluie, écran multimédia 7" avec hi-fi 8 HP, jantes alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétros rabat.
- Grand Chic : + affichage tête haute, caméra recul, chargeur induction, écran multimédia 10,3" HD, jantes 18", navigation, Pack Sécurité, phares matrix led, radars station. AV/AR, sortie auto poignées.
- Performance Line : Chic + clim. auto, détect. pluie, écran multimédia 7" avec hi-fi 8 HP, jantes alliage 17", Mirror Screen, radar de recul, rétros rabat, sellerie Alcantara.
- Performance Line+ : + écran multimédia 10,3" HD, jantes 18", navigation, phares matrix led, radars station. AV/AR, sortie auto poignées.

Options (€)

Affichage tête haute (non dispo Chic)	400
Ecran multimédia 7" avec Mirror Screen et radio numérique	650
- Chic	200
- So Chic, Perf Line	200
Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité (aide active au maintien dans la voie, surveillance d'angle mort) et régulateur adaptatif	2 000
- Chic	1 350
- So Chic, Perf Line	1 000
- Perf Line +	450
- Grand Chic	2 900
Freinage d'urgence auto avec Pack Sécurité Étendu (Pack Sécurité, surveillance active angle mort, feux route auto) et DS Drive Assist (régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, sur BVA)	2 250
- Chic	1 900
- So Chic, Perf Line	950
- Perf Line +	850
- Grand Chic	500
Hi-fi Focal Electra (non dispo Chic)	1 500
Motricité renforcée	1 050
Navigation avec Mirror Screen	de 400 à 1 200
- Chic	1 000
- So Chic, Perf Line	
Peinture métallisée	
Phares matrix led	
Radars de stationnement avant et arrière	

- Chic	750
- So Chic, Perf Line	350
Radars de stationnement avant et arrière avec caméra de recul	700
- So Chic, Perf Line	350
- Perf Line +	800/350
Sièges avant chauffants (Chic/autres finitions)	800
Siège conducteur électrique et massant (So Chic, Grand Chic)	350
Sortie auto des poignées affleurantes à l'approche (Chic, So Chic, Perf Line)	950
Stationnement semi-auto (BVM)	600
- So Chic, Perf Line	250
- Perf Line +	
- Grand Chic	

7 Crossback

★★★★☆

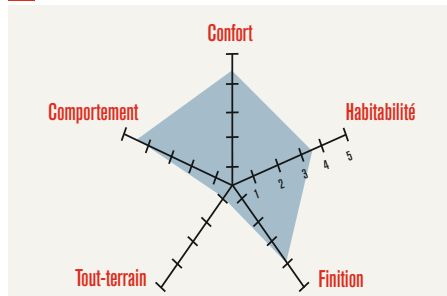


Lancé début 2018, le premier vrai SUV de la gamme DS, résolument premium, est armé pour concurrencer les rivaux allemands.

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	7	30 600
PureTech 180 EAT8 So Chic	180	10	39 200
PureTech 225 EAT8 So Chic	225	13	41 550
BlueHDi 130 Chic*	130	6	31 600
BlueHDi 130 EAT8 Chic*	130	6	33 600
BlueHDi 180 EAT8 So Chic	180	10	41 800

* versions Drive Efficiency + 800 €

- So Chic : Chic + 4 100 €
- Grand Chic : So Chic + 6 400 € (non dispo sur BlueHDi 130)
- Performance Line : Chic + 5 100 € ou So Chic + 1 000 €
- 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, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants.
- So Chic : + clim. auto bizona, 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", monte 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 bizona, 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, monte BRM, phares led adaptatifs, radar de parking AV, rétros ext. rabattables, sièges AV élec.

Options (€)

- Accès sans clé (Chic, So Chic, Performance Line)
- Inspiration DS Rivoli (sellerie cuir, monte B.R.M., airbags latéraux AR, sièges AV élec., rétros ext. rabattables) (So Chic)
- Inspiration DS Opéra (sellerie cuir bracelet, monte 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

★★★★☆

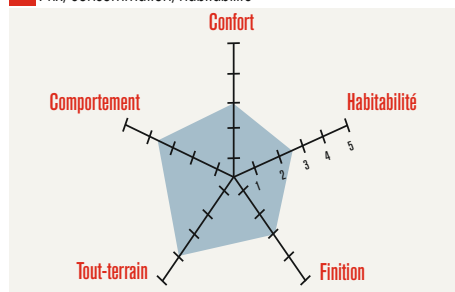


La Panda 4x4 est toujours un petit tout-terrain malin et passe-partout, agréable également en usage urbain. Légère mise à jour en 2017.

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

★★★★☆



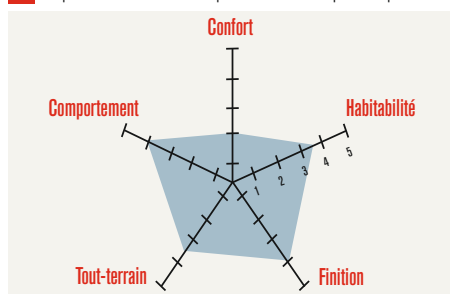
Modèle restylé

Réussie esthétiquement, bien placée en prix et bien équipée, la 500X pâtit malheureusement d'une suspension encore 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 (€)
1.0 FireFly T3 Urban	120	6	18 990
1.3 FireFly T4 DCT City Cross	150	8	23 990
1.3 Multijet City Cross	95	5	22 490
1.6 Multijet City Cross AJ 4x4	120	6	23 790
2.0 Multijet 150 AT9 Cross 4x4	150	9	30 090

▪ City Cross : Urban + 2 000 €

▪ Cross : City Cross + 2 000 €

▪ Club : Cross + 4 000 €

Équipements de série

- Urban : 6 airbags, aide active au maintien dans voie, aide dém. en côte, Bluetooth, capteurs pression pneus, clim. manuelle, ESP, jantes acier 16", radio Uconnect, rég./lim. vitesse, rétros ext. élec./dégiv.
- City Cross : + Apple CarPlay/Android Auto, détect. pluie/lum., Uconnect écran 7", volant cuir.
- Cross : + caméra recul, clim. auto bi-zone, jantes alliage 17", navigation.
- Club : + accès/dém. sans clé, freinage d'urgence auto, jantes 18", phares full led, rég. adaptatif, rétros ext. rabattables, rétro int. électro., sellerie cuir, surveillance angles morts, toit ouvrant pano.

Options (€)

- Boîte auto DCT (1.6 Multijet 120) : 1 500
- Caméra de recul (Urban, City Cross) : 250
- Freinage d'urgence auto (City Cross, Cross) : 200
- Hi-Fi Beats 9 HP 506 W : 650
- Navigation Uconnect (série Cross et Club) : 500
- Pack Business Urban : accoudoir central AV, caméra recul, radars de stationnement AV/AR, réglage lombaire conducteur (Urban) : 750
- Pack Business City Cross : accoudoir central AV, caméra recul, clim. auto, accès/dém. sans clé, radars de stationnement AV/AR, réglage lombaire conducteur, Uconnect écran 7" avec navigation (City Cross) : 1 000
- Pack City : caméra de recul, radars stationnement AV/AR (non dispo Cross et Club) : 600
- Pack Confort : accoudoir central AV, réglage lombaire élec. conducteur, tapis de sol, plancher de coffre amovible : 600
- Pack Électrique : accoudoir central AV, réglage élec. sièges AV, tapis de sol, plancher de coffre amovible (Cross, Club) : 700
- Pack Full Lights : phares full led, éclairage d'ambiance : 750
- Pack Hiver : pare-brise et sièges AV chauffants : 500
- Pack Sécurité Active : freinage d'urgence auto, surveillance d'angles morts

(non dispo Urban)	800
▪ Pack Tech : alarme, accès/dém. sans clé, rétros ext. rabattables	350
▪ Pack Visibilité et Climatatisation : dét. pluie/lum., clim. auto, rétro. int. photosensible (Urban)	500
▪ Pack VP2 : Uconnect 7", Apple CarPlay/Android Auto (Urban)	500
▪ Peinture métallisée/tri-couche	650/950
▪ Sellerie cuir	1 500
▪ Surveillance des angles morts (City Cross, Cross)	400
▪ Radar de stationnement AR (Urban)	200
▪ Radar de stationnement AV (City Cross, Cross)	300
▪ Régulateur de vitesse adaptatif (City Cross, Cross)	200
▪ Toit ouvrant panoramique (série Club)	1 100

FORD

EcoSport

★★★★☆

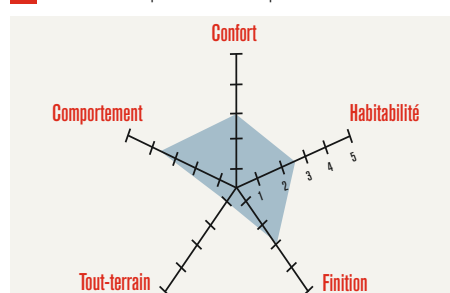


L'EcoSport s'offre un second restylage fin 2017. Il profite aussi d'une remise à jour de ses équipements et d'une ergonomie simplifiée.

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

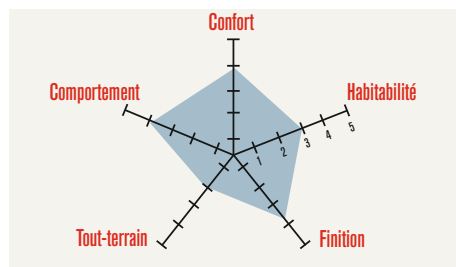
★★★★☆



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	37 200
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. bizona, 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

★★★★☆

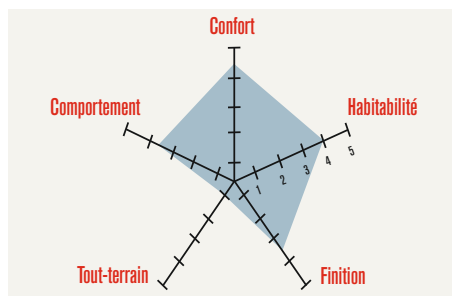


Modèle restylé

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 EcoBlue ST-Line BVA8 4x4 AJ 4x4	238	15	53 500
2.0 EcoBlue Vignale BVA8 4x4	238	15	56 900

Équipements de série

- ST-Line : 7 airbags, accès/dém. sans clé, aide à l'évitement, aide maintien dans voie, Bluetooth, caméra recul, chargeur induction, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, feux route auto, freinage d'urgence, hayon mains libres, hi-fi B&O 12 HP 1 000 W, jantes 21", nav. écran 8", phares full led, radars station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, rétros élec./dégiv./rabat, sellerie cuir/suéline, services connectés (Hotspot 3 mois ou 3 Go, info trafic), sièges AV/AR chauffants, sièges AV sport élec. (10 voies).
- Vignale : + jantes 20", peinture métallisée, phares bi-led, sellerie cuir, sièges AV chauffants.

Options (€)

- Pack Technologie
 - régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, phares bi-led adaptatifs, station. semi-auto, caméra AV grand angle (ST-Line) 1 400
 - régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillages, aide active au maintien dans la voie, surveillance angles morts, phares bi-led adaptatifs, caméra AV grand angle (Vignale) 1 000
- Peintures métallisées (ST-Line/Vignale) de 800 à 1 200/400
- Régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages et aide active au maintien dans la voie 250
- Sièges avant chauffants et ventilés 600
- Stationnement semi-automatique 250
- Surveillance des angles morts 500
- Toit panoramique 1 400

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

★★★★☆

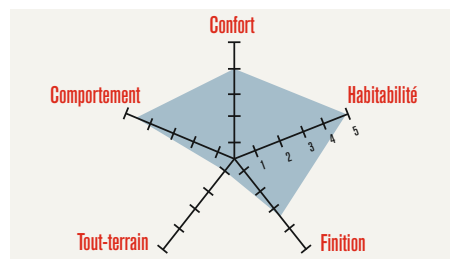


Modèle restylé

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 (€)
1.5 i-VTEC Elegance	130	7	22 820
1.5 i-VTEC Executive AJ 4x4	130	7	25 490
1.5 i-VTEC Exclusive	130	7	27 190

Équipements de série

- Elegance : 6 airbags, Bluetooth, 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., alerte franchissement ligne, caméra recul, détect. pluie, feux de route actifs, Honda connect, navigation, pack assistances conducteur, radio CD 6 HP.
- Exclusive : + accès/dém. sans clé, phares led, sellerie cuir/tissu, toit ouvrant.

Options (€)

- Attelage 580
- GVT (non dispo Elegance) 1 300
- Pack Aero 1 190
- Peinture métallisée 550

CR-V

★★★★☆

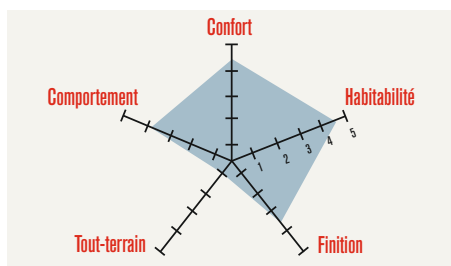


Nouvelle génération

La 5^e génération de CR-V (fin 2018) est disponible en essence ou hybride. 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
- 3^e rangée étriquée, pas de diesel, dynamisme absent



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.5 i-VECT Comfort	173	10	29 790
1.5 i-VECT Élégance	173	10	32 390
1.5 i-VECT 4 WD Élégance AJ 4X4	173	10	34 700
1.5 i-VECT 4 WD Executive	173	10	37 820
2.0 i-MMD (hybride) Comfort	184	NC	34 600
2.0 i-MMD (hybride) Élégance	184	NC	37 350
2.0 i-MMD (hybride) Executive	184	NC	40 470
2.0 i-MMD (hybride) Exclusive 4x4	184	NC	45 970
1.5 i-VECT CVT 4 WD Executive	193	11	40 530
1.5 i-VECT 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 bizona, 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 chauff., siège cond. élec., toit ouvrant pano.

Options (€)

- 4x4 (i-MMD Élégance et Executive)..... 2 000
- 7 places (Executive)..... 1 700
- Peinture métallisée..... 610

HYUNDAI

Kona

★★★★☆

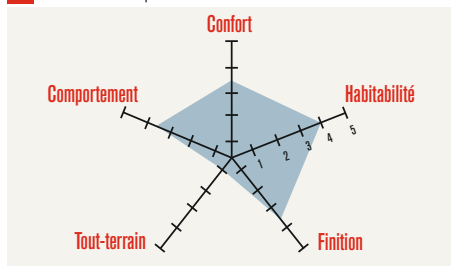


Débarqué fin 2017, le Kona est un concurrent des Captur et 2008. Il mise sur un style décalé et un équipement de série riche.

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 Initia AJ 4X4	120	6	19 500
1.6 T-GDi Executive AWD DCT-7	177	10	30 000
1.6 CRDi Intuitive	115	6	23 500
1.6 CRDi Creative DCT-7	136	7	27 100
1.6 CRDi Executive DCT-7 AWD	136	7	31 200
Electric 39 kWh Creative	136	1	38 400
Electric 64 kWh Creative	204	1	42 400

- Intuitive : Initia + 1 900 €
- Creative : Intuitive + 2 100 €
- Executive : Creative + 2 500 € (non dispo CRDi 115 et Electric 39 kWh)

Équipements de série

- Initia : 6 airbags, aide active maintien dans la voie, alerte attention conducteur, Bluetooth, clim. manu., détect. luminosité, ESP, jantes acier 16", rég./lim. vitesse.
- Intuitive : caméra recul, clim. auto, détect. pluie, interfaces smartphone, jantes alliage 17", multimédia écran tactile 7", radio 4 HP.
- 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 (série sur Electric)
- mono-ton..... 550
- bi-ton (Executive)..... 950
- Sellerie cuir/tissu (Creative, série sur Electric)..... 450

Tucson

★★★★☆



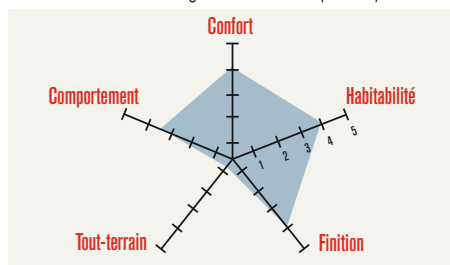
Modèle restylé

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 bizona, 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 chauff.
- 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 chauff., 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

★★★★☆

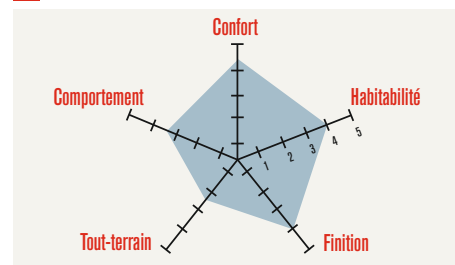


Cette génération offre un style plus incisif avec une nette montée en gamme. Elle dispose de 7 places de série.

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

★★★★☆

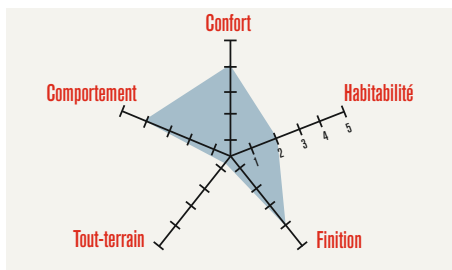


Dérivé de la berline Q30, le QX30 repose sur les dessous de la Mercedes GLA. Il est dynamique mais pas très habitable.

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	46 600
2.2d DCT Luxe AWD AJ 4X4	170	9	38 540
2.2d DCT Luxe Tech AWD	170	9	46 040

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 bizonne, gestion auto feux, GPS, phares led directionnels, rég. vitesse intelligent, sellerie cuir, siège AV élec./chauffants, station. semi-auto, surveillance angles morts.

Options (€)

- Pack Essentiel (clim. auto bizonne, 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

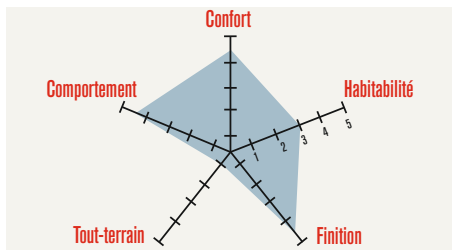
QX70 ★★★★★



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. bizonne, contrôle pression pneus, ESP, détecteurs pluie/luminosité, hayon élec., ordi. de bord, phares bixéon 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

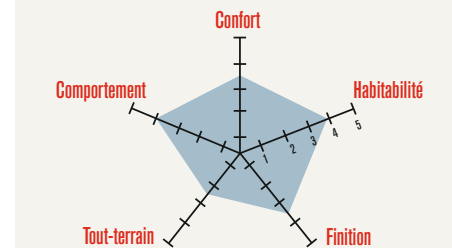
E-Pace ★★★★★



Apparu fin 2017, le E-Pace repose sur le châssis de l'Évoque. 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	40 550
D240 S AWD BVA 9	240	15	53 000
P200 AWD BVA 9	200	13	40 550
P250 AWD BVA 9	250	13	43 350
P300 S AWD BVA 9	300	20	53 400

- 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 élec. 10 directions.
- SE : S + feux de route auto, hayon élec., jantes 19", Pack Aide au station., sièges AV élec. 14 directions.
- HSE : SE + accès et hayon mains libres, compteurs digitaux 12,3", Drive Pack, jantes 20", sellerie cuir perforée, sièges AV élec. 18 directions.

Options (€)

- 4 roues motrices (D150) 2 500
- 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)	4	78 380
SE	90 (400)	4	86 350
HSE	90 (400)	4	92 360

Équipements de série

- S : 6 airbags, accès/démarrage sans clé, aide active maintien dans la voie, audio Meridian, caméra recul, clim. auto bizonne, 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

★★★★☆

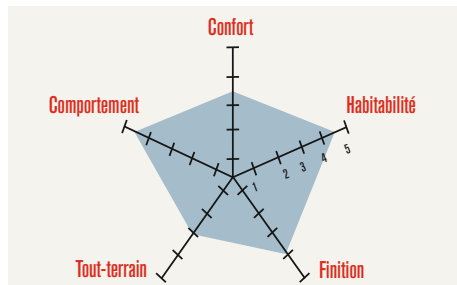


Premier SUV de Jaguar, le F-Pace se caractérise par son équilibre et son confort ferme, pas par son agilité. Son habitacle est accueillant.

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 (Mériidian 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 Mériidian 11 HP 380 W, sellerie cuir supérieur, sièges AV élec. 10 voies.
- S : R-Sport + accès sans clé, hayon électrique, hi-fi Mériidian 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 chauff./vent., sièges AR chauff., sièges élec. 14 voies,

Options (€)

- Accès sans clef (Pure, Prestige, R-Sport) 1 052
- Caméras panoramiques avec vue d'intersection 857
- Climatiseur 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 Mériidian 380 W, nav. Pro écran 10", régulateur adaptatif (Pure sauf V6 300 ch/Pure avec V6 300 ch) 2 120/1 560
 - + hi-fi Mériidian 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 Mériidian 11 HP 380 W (Pure, Prestige, R-Sport) 651
- Système audio Mériidian 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

★★★★☆

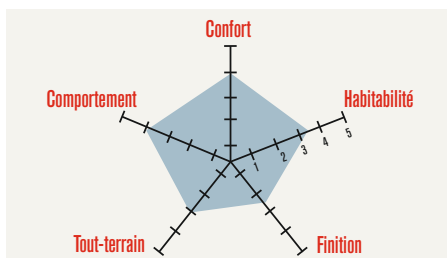


Modèle restylé

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

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

- +** Polyvalence d'usage, style sympa, confort de suspension
- Consommation, finition, poids, sonorité des diesels



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 GSE T3 Sport 4x2	120	7	19 400
1.3 GSE T4 BVR6 Longitude 4x2	150	8	25 650
1.6 MultiJet Longitude 4x2	120	6	25 200
2.0 MultiJet Longitude 4x4 AJ 4X4	140	8	28 100

- Longitude : Sport + 3 100 €
- Limited : Longitude + 4 200 €

Équipements de série

- Sport : 6 airbags, aide active au maintien dans voie, ESP, clim manu., rég./lim. vitesse, rétros ext. élec.

- Longitude : + Apple CarPlay/Android Auto, clim. auto bi-zone, jantes alliage 16", radar de recul, Uconnect écran tactile 7".
- Limited : + accès/dém. sans clé, caméra recul, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, jantes 17", navigation écran 8,4", radar station. AV, rétros ext. rabattables élec., rétro int. électro., surveillance des angles morts et du trafic en marche AR, volant cuir.

Options (€)

- Boîte vitesse robotisée 6 rapports (2.0 MultiJet 120) 1 650
- Détecteurs de pluie et de luminosité (Longitude) 220
- Freinage auto d'urgence en ville (non dispo Sport) 300
- Hi-fi premium 9 HP 506 W (Limited) 400
- Navigation Uconnect écran tactile 8,4" avec Apple CarPlay/Android Auto Longitude 1 000
- Pack Fonctionnalité : accès et démarrage sans clé, plancher de coffre modulable, rétros rabattables électriquement (Longitude) 800
- Pack Hiver : sièges AV, volant et essuie-glaces chauffants (Limited) 700
- Peinture métallisée 620 à 800
- Régulateur de vitesse adaptatif (Limited) 400
- Services connectés 435
- Sièges AV élec. 8 directions (Limited) 600
- Sièges en cuir (Limited) 700
- Stationnement semi-auto Park Assist (Limited) 650
- Toit ouvrant panoramique (sauf Sport) 1 250
- Volant et sièges avant chauffants (sauf Sport) 550

Compass

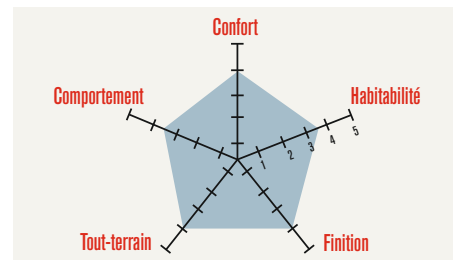
★★★★☆



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	40 700

- Longitude : Sport + 3 550 €
- Limited : Longitude + 3 700 €
- Signature : Limited + 3 000 €

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. dégivants et rabattables, rétro int. photosensible.
- Limited : + audio Beats 9 HP, clim auto bizon, 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.
- Signature : + audio Beats 9 HP 506 W, hayon élec., jantes 19", rég. adaptatif fonction embouteillages, sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies et chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

- Boîte auto 9 (2.0 Multijet 140)..... 2 500
- Pack Easy (hayon électrique, régulateur de vitesse avec fonction embouteillages) (Limited)..... 800
- Pack Hiver (sièges AV, volant et essuie-glaces chauffants) (Limited).... 550
- Peinture métallisée/premium..... 750/1 300
- Toit ouvrant panoramique (Limited)..... 1 400

Cherokee

★★★★☆

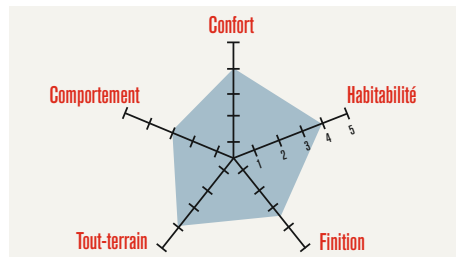


Modèle restylé

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 (€)
2.2 Mjt Longitude AJ4X4	150	9	36 450
2.2 Mjt Longitude BVA9	195	11	39 950
2.2 Mjt Limited BVA9	195	11	44 450
2.2 Mjt Limited BVA9 4x4	195	11	46 950
2.2 Mjt Overland BVA9 4x4	195	11	50 450

Équipements de série

- Longitude : 6 airbags, airbag genoux conducteur, accès/dém. sans clef, aide active maintien dans voie, alerte anticollision, Bluetooth, caméra recul, clim auto bi-zone, contrôle pression pneus, détect. pluie/lum., ESP, hi-fi 6 HP, jantes 17", radar recul, rég. vitesse, rétros élec./dégiv., surveillance angles morts.
- Limited : + banquette couliss., hayon mains libres, hi-fi 9 HP, interfaces Apple CarPlay/Android Auto, jantes 18", nav. écran tactile 8,4", radars station. AV/AR, rég. adaptatif fonction embouteillages, rétros rabattables, sellerie cuir, sièges AV élec. 8 voies et chauffants, station. semi-auto.
- Overland : + cuir étendu, feux route auto, jantes 19", sellerie cuir premium, sièges AR chauffants, sièges AV ventilés, toit ouvrant pano, volant chauffant.

Options (€)

- Pack Confort (sièges AV chauffants et ventilés, feux de route auto) (Limited)..... 1 600
- Peinture métallisée/premium..... 1 000/1 300
- Toit ouvrant panoramique..... 1 500

Grand Cherokee

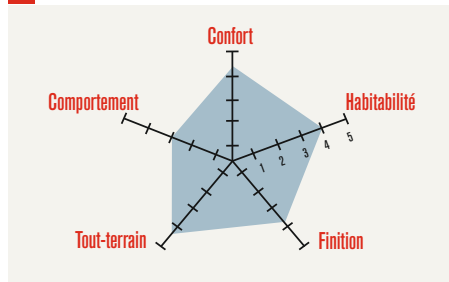
★★★★☆



Le Grand Cherokee revient en force avec des prestations dignes de son segment, le tout à un prix relativement contenu.
L x l x h (m) : 4,82 x 1,94 x 1,78

+ Équipement, confort, aptitudes en tout-terrain

- Consommation, boîte lente, sensibilité au roulis



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
3.0 CRD V6 Limited AJ4X4	250	16	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 + 7 500 €

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

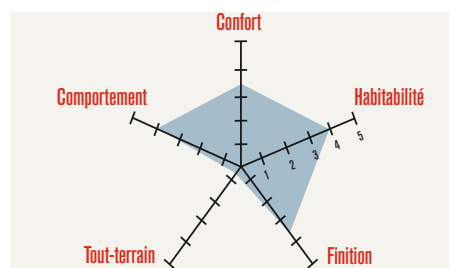
★★★★☆



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

+ Équipement complet, comportement dynamique, ergonomie

- Prix pas donnés, suspensions sèches, coffre décevant



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 T-GDI BVM5 Motion	100	5	17 790
1.0 T-GDI Active AJ4X4	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 clé, 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

★★★★☆

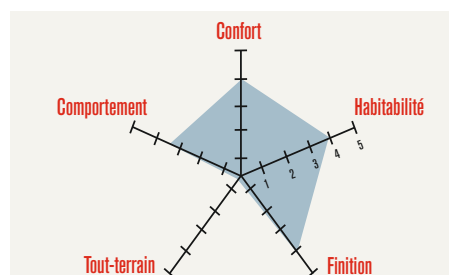


Le Kia Niro a le style d'un SUV mais pas la garde au sol (16 cm). Il se montre agréable en ville mais manque d'agrément sur route.

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 AJ4X4	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 tactile 8", régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants, système audio JBL 8 HP 320 W.

Options (€)

- Pack Confort : accès et démarrage sans clé, siège conducteur électrique, recharge téléphone par induction (Active) 800
- Pack Cool : toit ouvrant et sièges AV ventilés (Premium) 800
- Pack Sécurité Avancée : freinage d'urgence autonome, régulateur de vitesse adaptatif (série sur Premium et hybride rechargeable) 500
- Peinture métallisée/nacrée 650/750
- Toit ouvrant (Active, Design) 500

Sportage

★★★★★

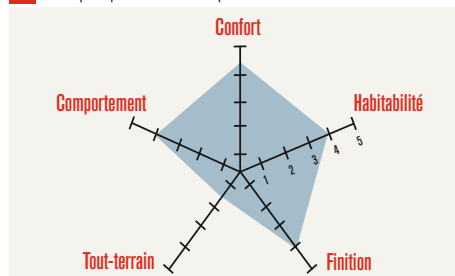


Modèle restylé

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	8	24 390
1.6 CRDi Motion 4x2	115	6	26 390
1.6 CRDi Active 4x2 AJ 4X4	136	7	30 890
2.0 CRDi GT Line BVA8 4x4	185	10	38 990

- Active : Motion + 3 500 €
- Design : Active + 1 000 € (non dispo 1.6 GDi 132 ch)
- GT Line : Design + 1 100 €
- GT Line Premium : GT Line + 3 500 €

Équipements de série

- Motion : 6 airbags, Bluetooth, caméra recul, clim. manu., détect. lum., écran tactile 7", ESP, interfaces smartphone, jantes 16", hi-fi 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros élec.
- Active : + alerte franchissement de ligne, détect. pluie, clim. auto bizona, feux route auto, jantes 17", nav. Europe TomTom Live (7 ans), radar recul, rétros ext. rabat/dégiv.
- Design : + chargeur induction (BVA), feux jour led, sellerie cuir/tissu, radars station. AV/AR.
- GT Line : + accès/dém. sans clé, compteurs Supervision, jantes 19", sellerie cuir.
- GT Line Premium : + écran tactile 8", hayon mains libres, hi-fi JBL 8 HP, phares full led, sièges AV/AR chauffants, sièges AV élec., surveillance trafic AR/angles morts, toit ouvrant pano, vision 360°.

Options (€)

- 4 roues motrices (sur 1.6 CRDi 136 ch) 1 800
- Boîte de vitesses auto DCT7 (sur 1.6 CRDi 136 ch) 1 500
- Peinture métallisée/nacrée 650/750
- Pack Sécurité Avancée (BVM) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic

- AR, freinage d'urgence en ville détection piétons (sauf Motion) 1 000
- Pack Sécurité Avancée (BVA) : surveillance d'angle mort, alerte de trafic AR, freinage d'urgence détection piétons, régulateur vitesse fonction embouteillages (sauf Motion) 1 200
- Toit ouvrant panoramique (sauf 1.6 GDi et Motion) 900

Sorento

★★★★★

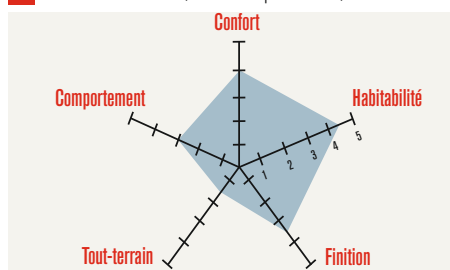


Modèle restylé

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 bizona, 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

LAND ROVER

Discovery Sport

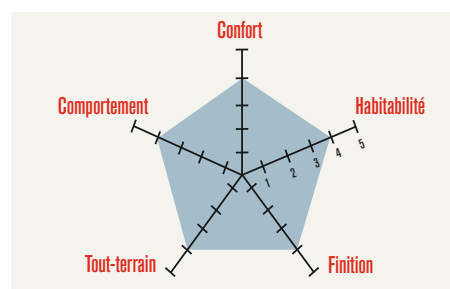
★★★★★



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. bizona, 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 clé, 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 3^e 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

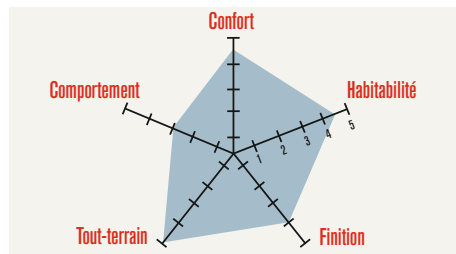
★★★★☆



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. bizonne, contrôle pression pneus, freinage d'urgence auto, jantes 19", multimédia écran 10", radars station. AV/AR, régl. vitesse, rétros élec./dégiv. susp. pneumatique (Sd6).
- SE : + audio 250 W, clim. auto bizonne, 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", régl. 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.

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 (moins libres) 653
 - HSE, HSE Luxury (moins libres) 133
- Pack climat 3 : sièges AV et 2^e 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 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 moins 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

★★★★☆

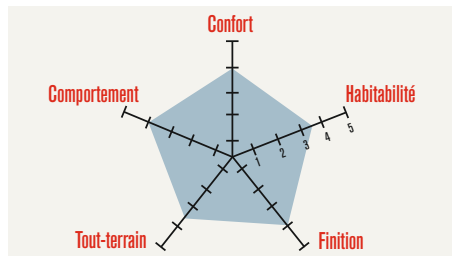


Bientôt remplacé

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

- SE : 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. bizonne, écran tactile 8", jantes 17", radar recul, rétros dégiv., régl. 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
- BVA9 (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 moins 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-glacé 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 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

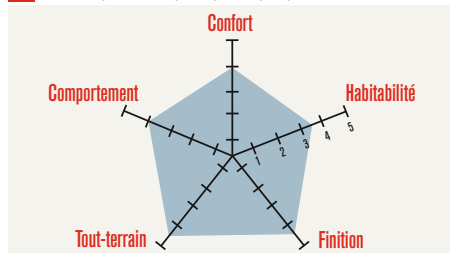
★★★★☆



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	57 200
P300	300	20	60 700
D180	180	10	57 200
D240 AJ 4x4	240	15	61 400
D275	275	18	64 730
D300	300	20	66 500

- 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 bizona, détect. pluie/lum., freinage urgence auto, jantes 18", multimédia 2 écrans tactiles 10", phares led, radar station. AV/AR, régl./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", régl. 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
- Climatatisation 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)..... 2 995
- - Base, S..... 2 319
- - SE..... 807
- - HSE..... 676
- Pack Park (station. semi-auto, radars station. 360°, alerte trafic marche arrière) (base, S)..... 867
- Pack Route/Tout-terrain : modes de conduite, Terrain Response 2, contrôle de progression de tout-terrain..... 936/1 883
- Peinture métallisée/premium..... 2 143/1 248
- Phares Matrix led (base/S)..... 4 234
- Phares Matrix - laser led..... 3 339
- - base..... 2 091
- Sellerie cuir Windsor (série HSE)..... 2 507
- - base..... 1 571
- - SE..... 1 670
- - S, SE..... 383
- Sièges AV électriques (20 directions) chauffants, ventilés et massants, sièges AR chauffants (série HSE)..... 4 810
- - base..... 3 520
- - S, SE..... 1 109/1 654
- Suspension adaptative/pneumatique (sauf D180 et P250)..... 1 588/1 008
- Système audio Meridian 17 HP 825 W (Base/S)..... 4 494
- - base..... 3 964
- - SE, HSE..... 2 507
- Tableau de bord virtuel (base, S)..... 728
- Toit panoramique fixe/ouvrant..... 1 415/1 779

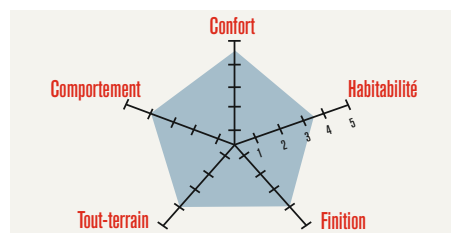
Range Rover Sport

★★★★★



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	87 700
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, bizona, 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, régl. 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 clé, clim. 3 zones, hayon mains libres, phares Pixel-led, sièges AV élec. 16 directions.

Options (€)

- 7 places avec 3^e rangée électrique (non dispo S et SVR)..... 1 784
- Accès sans clé..... 1 155
- Affichage tête haute..... 1 364
- Caméras panoramiques (S/autres)..... 1 281/840
- Climatatisation trizone/quadrizone..... 683/1 364
- Hayon électrique mains libres..... 788
- - E, SE..... 158
- - HSE, HSE Dynamic, AB Dynamic..... 5 805/3 878
- Pack Climat (toit ouvrant pano, clima auto 4 zones)..... 5 851/5 672
- - P400e (SE/autres finitions)..... 2 675
- - autres moteurs (S et SE/autres finitions)..... 2 890
- Pack Confort (accès et démarrage sans clé, hayon mains libres, rétro. int. photo, fermeture assistée portières)..... 1 900/867
- - P400e (SE/HSE et HSE Dynamic)..... 2 675
- - S..... 2 890
- - SE (+ volant électrique)..... 1 984
- - HSE, HSE Dynamic (+ volant électrique)..... 484
- Pack Drive (régul. intelligent, alerte angles morts)..... 2 541
- Pack Drive Pro (régul. intelligent embouteillages, aide active maintien dans voie, surveillance active angles morts, freinage urgence haute vitesse)..... 2 057
- - S, SE, HSE, HSE Dynamic..... 6 038
- - AB Dynamic, SVR..... 5 123
- Pack Luxe (sièges AV élec. 22 directions, cuir étendu)..... 5 544
- - HSE..... 4 290
- - HSE Dynamic..... 1 594
- Pack Park Pro (station. semi-auto, détect. trafic en marche AR, caméra 360°)..... 5 123
- - S, SE, HSE, HSE Dynamic..... 1 594

- AB Dynamic, SVR..... 977
- Pack Visibilité 1 (feux de route auto, affichage tête haute) (S/SE)..... 1 911/1 598
- Pack Visibilité 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..... 2 623
- - HSE, HSE Dyn., AB Dyn..... 1 234
- - SVR..... 1 155/2 308
- Peinture métallisée/premium..... 2 098
- Régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages..... 3 693
- Sièges en cuir élec. 16 directions (SE)..... 2 284
- Sièges en cuir semi-aniline 22 directions (HSE, HSE Dyn.)..... 840
- Sièges AV et AR chauffants (non dispo AB Dynamic)..... 421
- - S, SE..... 1 889
- - HSE, HSE Dynamic..... 735/1 469
- Sièges AV ventilés et chauffants..... 1 469
- - HSE, HSE Dynamic..... 6 505
- - AB Dynamic, SVR, P400e..... 5 036
- Toit panoramique fixe/ouvrant..... 2 057/2 373

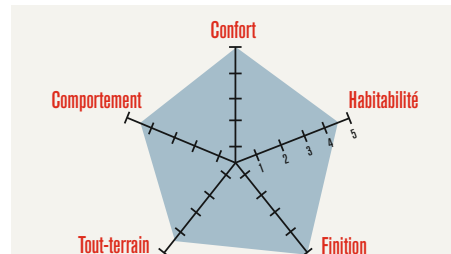
Range Rover

★★★★★



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, régl. 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 station. 360°, régl. 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, régl. intelligent embouteillages, aide active au maintien dans la voie)	2 541
Pack Driver Assist (contrôle actif angles morts/trafic en marche AR, caméras 360°, régl. intelligent embouteillages, freinage urgence haute vitesse, aide active au maintien dans la voie, station. semi-auto)	6 038
- HSE	4 758
- Vogue, AB	262
- SV AB Dynamic	1 594
Pack Parck Pro (station. semi-auto, caméras 360°, détection trafic en marche AR, aide à la sortie aux places AR)	1 234
Phares Matrix-led (HSE)	926
Phares Pixel-led (Vogue)	2 160 / 1 234
Phares Pixel-laser (Vogue/Autobiography)	1 155 / 2 308
Peinture métallisée/premium	2 098
Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage et freinage d'urgence automatique	2 911
Sièges AV et AR chauffants et ventilés, élec. 22 directions et massants à l'avant (Vogue)	2 037
Sièges AV et AR chauffants, ventilés et massants, élec. 24 directions (Autobiography)	1 469
Système audio Meridian 18 HP 825 W (HSE, Vogue)	5 036
Système audio Meridian 28 HP 1 700 W (Autobiography)	2 055 / 2 371
Toit ouvrant panoramique fixe/ouvrant (HSE, Vogue)	

LAMBORGHINI

Urus

★★★★★



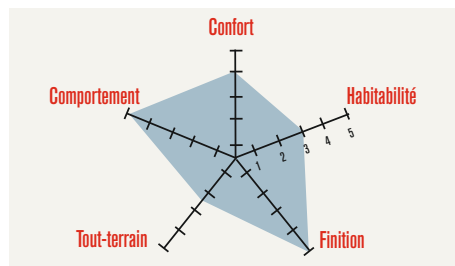
Nouveau modèle

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/démarr. 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. vitesse, rétros ext. élec., dégivants 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

UX

★★★★☆



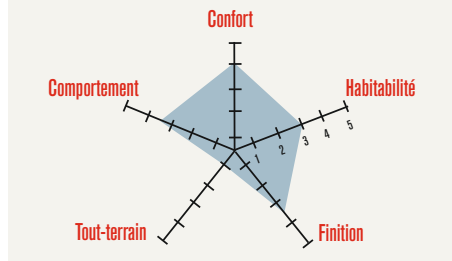
Nouveau modèle

Arrivé fin 2018, le UX séduit par son style acéré et sa motorisation hybride performante. Mais son sens de l'accueil n'est pas développé.

L x l x h (m) : 4,50 x 1,84 x 1,52

➤ Sobriété en ville, performances, équipement complet

➤ Coffre symbolique, places arrière peu accueillantes



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
250h	178	7	36 490
250h Pack	178	7	37 490
250h Luxe	178	7	42 490
250h F Sport	178	7	45 990
250h Executive 4x4 AJ 4X4	178	8	54 990
250h F Sport Executive 4x4	178	8	56 490

Équipements de série

- Base : 6 airbags, alerte pression pneus, aide au maintien dans la voie, appel d'urgence, Bluetooth, clim. auto bi-zone, détec. lum., freinage d'urgence auto, hi-fi 6 HP, jantes 17", écran multimédia 7", phares bi-led adaptatifs, rég. intelligent, rétros rabat/dégiv.
- Pack : + caméra de recul, détec. pluie, rétro. int. photosensible.
- Luxe : + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, jantes 17", navigation, radars station. AV/AR, sièges AV chauffants, sellerie cuir.
- F Sport : Pack + accès sans clé, chargeur induction, éclairage d'intersection, hayon élec., jantes 18", navigation, phares led adaptatifs, radars station. AV/AR, sellerie cuir/tissu, sièges sport élec., toit ouvrant.
- F Sport Executive : + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3", hi-fi Mark Levinson 13 HP, peinture métallisée, radars de station. AV/AR, sellerie cuir, sièges AV ventilés, suspensions variables, vision 360°.
- Executive : Luxe + alerte angles morts/circulation AR, affichage tête haute, écran tactile 10,3", hayon élec., hi-fi Mark Levinson 13 HP, jantes 18", phares led adaptatifs, radars station. AV/AR, peinture métallisée, sièges AV élec. et ventilés, toit ouvrant, vision 360°.

Options (€)

4x4 (deux moteurs électriques)	1 500
Hayon mains libres (F Sport Executive, Executive)	300
Navigation (Pack, non dispo base)	1 000
Peinture métallisée	1 000
Pack Confort (accès sans clé, radars stationnement AV/AR) (Pack)	1 300
Pack Cuir (sellerie cuir, écran tactile 10,3", volant électrique) (F Sport)	2 500
Pack Technologie (affichage tête haute, alerte angles morts et circulation arrière, radars station. AV/AR) (Luxe, F Sport)	1 500
Peinture métallisée	1 000
Suspension variable adaptative (F Sport, Executive)	1 500
Toit ouvrant (Luxe)	1 000

NX

★★★★☆

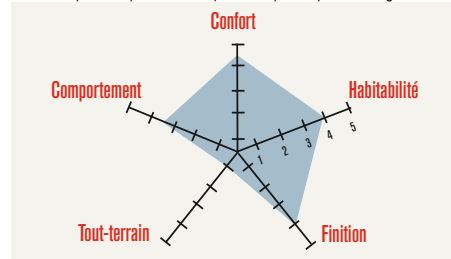


Léger restylage fin 2017 et équipement de sécurité enrichi pour le SUV familial Lexus. Le moteur essence disparaît du catalogue.

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 clé, 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

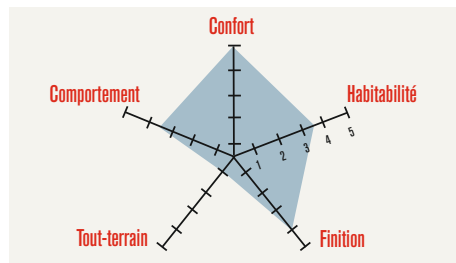
RX

★★★★☆



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 Luxe 7 places	313	16	76 100
450h F Sport AJ4x4	313	16	78 900
450h F Sport Executive	313	16	82 200
450h Executive	313	16	83 900
450hL Executive 7 places	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., dégivants 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/démarrage 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

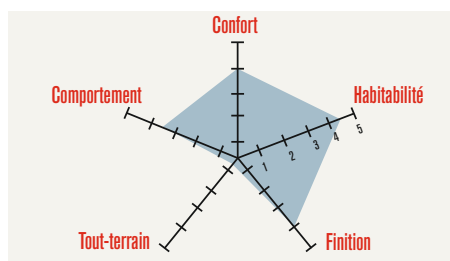
★★★★☆



Rouler en SUV 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 AJ4x4	275	16	73 200
Q4 V6 bi-turbo	350	25	78 100
S Q4 V6 bi-turbo	430	33	91 500

- GranLusso et GranSport : base + 10 200 €, 9 150 € sur S

Équipements de série

- Base : 6 airbags, accès sans clef, contrôle pression pneus, clim. auto bizona, détect. pluie/lum., écran tactile 8,4", feux route auto, hayon élec., hi-fi 8 HP, jantes 18", phares bixéon, rég./lim. vitesse, sellerie cuir, siège cond. élec., susp. adaptative.
- GranLusso : + Base + fermeture porte assistée, intérieur soie, navigation, radar de recul, sièges AV élec. 8 voies.
- GranSport : Base + direction réglable élec., kit sport, sièges AV élec. 8 voies.

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 bixéon 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

★★★★☆

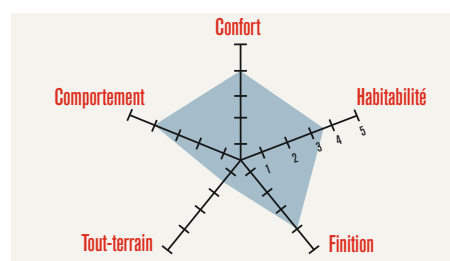


Modèle restylé

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 (€)
1.8 SkyActiv-D 4x2 Élégance AJ4x4	115	6	23 400
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	121	7	21 400
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	150	8	28 600

- Dynamique : Élégance + 2 400 €
- Sélection : Dynamique + 1 100 €

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, clim. auto, dém. sans clé, ESP, freinage d'urgence auto en ville, hi-fi CD/MP3 6 HP, jantes 16", nav. écran tactile 7", rétros élec./dégiv./rabat., rég./lim. vitesse.
- Dynamique : + alerte angles morts/franchissement voie, détect. pluie/lum., phares led, radar recul, sièges AV chauffants.
- Sélection : + accès sans clé, affichage tête haute, caméra recul, jantes 18", Pack Driver (sur 4x4), radar station. AV.

Options (€)

- 4x4 (1.8 SkyActiv-D Sélection) 3 100
- Boîte auto 6 (sauf Élégance) 1 800
- Pack Driver (régulateur de vitesse adaptatif fonction embouteillages, alerte anticollision, surveillance trafic en marche AR, phares led adaptatifs, hi-fi Bose 7 HP, volant chauffants) (Sélection 4x2) 1 300
- Peinture métallisée/Soul Red 500/800
- Sellerie cuir avec siège conducteur électrique et affichage tête haute (Sélection) 1 150

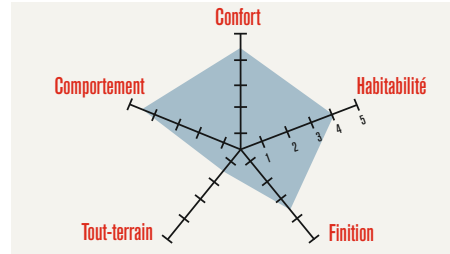
CX-5

★★★★☆



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	32 500
2.2 SkyActiv-D 4x2 Dynamique AJ4x4	150	8	35 400
2.2 SkyActiv-D 4x4 Dynamique	150	8	37 200
2.2 SkyActiv-D 4x2 Sélection	150	8	38 350
2.2 SkyActiv-D 4x4 Sélection	184	10	41 750
2.0 SkyActiv-G 4x2 Élégance	165	9	30 200
2.0 SkyActiv-G 4x2 Dynamique	165	9	33 000
2.0 SkyActiv-G 4x2 Sélection	165	9	35 950
2.0 SkyActiv-G 4x4 Sélection	165	9	38 450
2.5 SkyActiv-G 4x2 Sélection BVA6	194	11	39 600
2.5 SkyActiv-G 4x4 Sélection BVA6	194	11	41 400

Équipements de série

- Élégance : 6 airbags, alerte pression pneus, Bluetooth, ESP, freinage d'urgence en ville, rétros élec./rabat/dégiv., détec. pluie/um., radio CD-mp3 6 HP, clim. auto bizona, GPS écran tactile 7", jantes 17", phares à led.
- Dynamique : + affichage tête, radars station. AV/AR, caméra recul, feux de route auto, phares led adaptatifs, sièges AV et volant chauffants, surveillance angles morts.
- Sélection : + hayon électrique, jantes 19", rég. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV électriques et AR chauffants, audio Bose 10 HP, toit ouvrant.

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

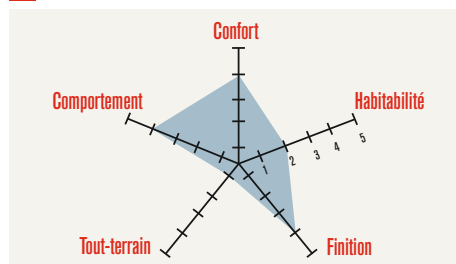


Le GLA est la version SUV de la Classe A. Il est plus confortable et plus habitable que la citadine. Son offre de moteurs est ultra-complète.

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 bizona, feux de route auto, jantes 17", phares led.
- Sensation : + caméra de recul, nav. 3D écran 8", hayon mains libres, jantes 18", rétros rabattables.
- Fascination : + accès et démarrage sans clé, radars de station. AV/AR, station. semi-auto, sièges AV chauffants, Pack AMG, jantes 19".
- 45 AMG : + 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 bixéon 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

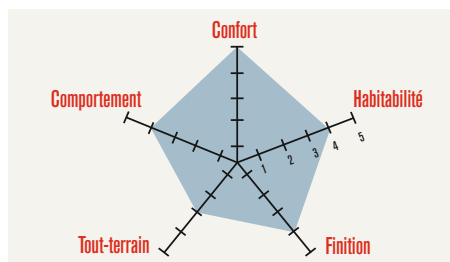


Anciennement GLK, le GLC avance une dotation en équipements de sécurité impressionnante. L'habitacle est accueillant et modulable.

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 bizona, contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clé, 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
- Atelage (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 clé, 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 clé
 - Executive, Sportline 2 750
 - Fascination 750
- Peinture
 - métallisée 1 000
 - métallisée designo 1 500
 - brillante designo 1 850
 - magno designo 2 450
- Phares à LED adaptatifs (GLC, Executive) 1 750
- Pneumatiques M+S 250
- Protection sousassement 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

★★★★☆

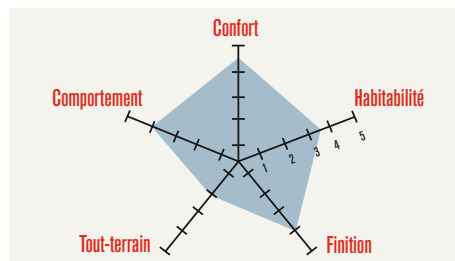


Déclinaison coupé du GLC, ce modèle perd - beaucoup - en côté pratique ce qu'il gagne - trop peu - en côté sportif.

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 bizona, contrôle de la pression des pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, Dynamic Select, GPS Garmin écran 7" à commande vocale, hayon électrique, Isofix, jantes 18", Mercedes me connect (appel d'urgence, 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, rétro électriques, dégivants rabattables et photosensibles, rétro intérieur photosensible, sièges avant partiellement électriques, simlicuir, 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 clé	550
Airbags latéraux AR	400

Affichage tête haute	1 200
Avertisseur franchissement de ligne et surveillance angle mort	950
Caméra 360°	400
Climatisation 3 zones	750
Feux de route automatiques (Executive, Sportline)	150
Modes de conduite Dynamic Body Control (Executive)	1 150
Pack d'assistance à la conduite (régulateur de vitesse intelligent, aide active au maintien dans la voie, surveillance d'angle mort, freinage d'urgence)	
- Executive, Sportline	2 050
- Fascination	1 550
Pack Technologie (système multimédia 8,4", GPS 3D avec reconnaissance vocale, accès sans clé) (Executive, Sportline)	2 750
Phares intelligents à led (Executive, Sportline)	700
Régulateur de vitesse intelligent	700
Sièges avant chauffants et ventilés	1 300
Sièges avant électriques à mémoires	1 350
Surveillance d'angle mort	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

★★★★☆



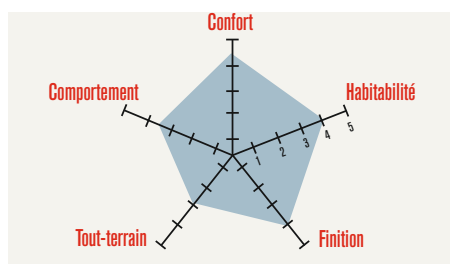
Bientôt remplacé

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., détéc. pluie/lum., régulateur/limiteur vitesse, hayon élec., dém. sans clé, 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", 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 involontaire 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 design	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 antirouls 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

★★★★☆

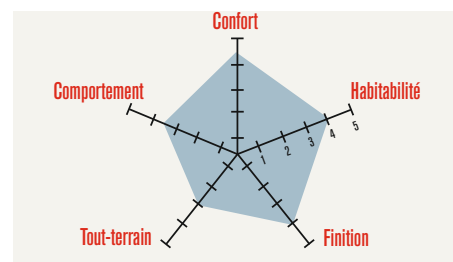


Dérivé du GLE, le coupé propose un positionnement plus sportif mais aussi plus élitiste en motorisations comme en prix.

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 (€)
400 BVA9 4Matic	333	23	74 900
43 AMG BVA9 4Matic	390	28	91 600
63 AMG BVA7 4Matic	557	48	134 500
63 AMG S BVA7 4Matic	585	52	145 000
350d BVA9 4Matic AJ 4x4	258	17	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, dégivrant 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 clé, sélecteur de mode de conduite, amortissement adaptatif, jantes alliage 20 pouces.
- Executive : base + Pack exclusif intérieur, détecteur d'angle mort, sièges av. chauffants.
- Sportline : base + jantes alliage 21 pouces, Pack AMG Line extérieur et intérieur, Pack Sport Black, marchepieds, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- Fascination : base + jantes alliage 21 pouces, peinture métallisée, Pack AMG Line extérieur, marchepieds, pack Exclusif intérieur, clim 3 zones, détecteur d'angle mort, Pack Airmatic, contrôle vitesse en descente, sièges AV chauffants à mémoires, système audio Harman Kardon 14HP 830 W.
- AMG : fascination + système anti-roulis, kit carrosserie, peinture métallisée, de roulement sport AMG adapté au pack Airmatic.

Options (€)

- Airbags latéraux AR 450
- Alarme 600
- Alerte au franchissement de ligne 550
- Attelage de remorque 1 200
- Bus 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

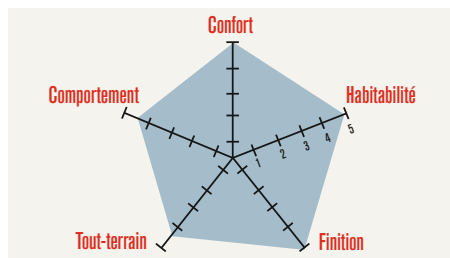
GLS



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	24	95 650
500	455	36	121 150
63 AMG	585	52	148 150
350d AJ 4x4	258	17	90 150

- Executive : base + 7 000 €

Équipements de série

- GLS : 9 airbags, caméra recul, clim. auto bi-zone, contrôle pression pneus, ESP, dém. sans clé, 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, 3^e rangée rabattable électriquement.
- Executive : + accès sans clé, caméra 360°, clim auto 3 zones, jantes 20", audio Harman Kardon 14 HP 830 W, toit ouvrant panoramique.
- 500 Executive : + sièges avant multicontours, sièges 2^e rangée chauffants.
- 63 AMG : + jantes 21", sellerie cuir Nappa, système anti-roulis intelligent, système de freinage hautes performances.

Options (€)

- Accès et démarrage sans clé (GLS) 1 000
- Active Curve System (système anti-roulis intelligent) (GLS et GLS Executive) 3 800
- 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 sousbassement 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

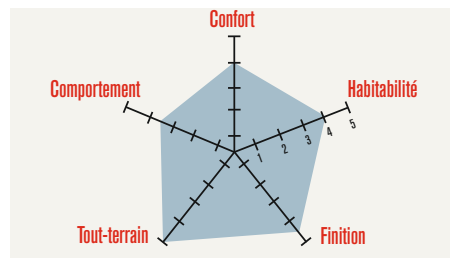


Nouvelle génération

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

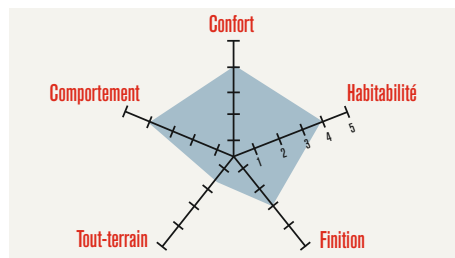
★★★★☆



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	6	25 700
Cooper AJ 4x4	136	7	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)
- Exquise : 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).
- Exquise : + 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 mémoire 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

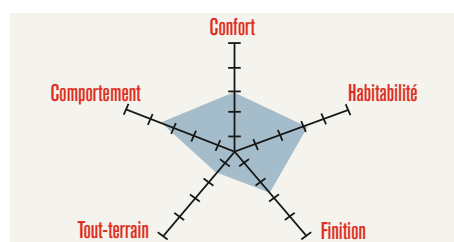
★★★★☆



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	23 990
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 bizona, 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 Fosgate 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

★★★★☆



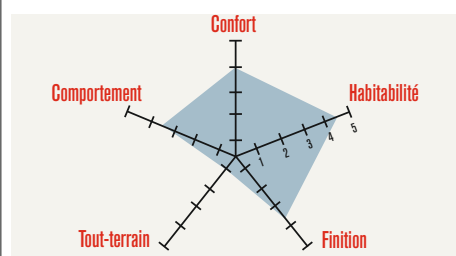
Modèle restylé

Cette version restylée (sur PHEV) 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 Invite	230	5	36 490
PHEV Intense AJ 4x4	230	5	42 490
PHEV Instyle	230	5	48 990
2.2 DI-D Invite	150	8	32 300
2.2 DI-D Intense Navi 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 bizona, ESP, jantes 16", radio CD/MP3 6 HP, rég./lim. vitesse, rétros dégivrants et rabattables élec., rétro. int. photosensible, radar de recul.
- Intense Navi : + 3^e 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 Fosgate 9 HP, toit ouvrant.
- PHEV Invite : 6 airbags + genoux conducteur, accès/dém. sans clef, Bluetooth, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détec. pluie/lum., ESP, hi-fi 6 HP,

interfaces smartphone, jantes 16", radars station. AV/AR, rég./lim. vitesse, rétros élec./dégiv./rabat., caméra recul.

- PHEV Intense : + alerte franchis. voie, feux route auto, freinage auto en ville, jantes 18", rég. adaptatif, surveillance angles morts/trafic marche AR,
- PHEV Intstyle : + caméras 360°, hayon élec., hi-fi RF 9 HP, phares bi-led, sellerie cuir, siège cond. élec., sièges AV chauffants, toit ouvrant.

Options (€)

- 7 places (sur Intense Navi).....700
- Peinture métallisée.....650

NISSAN



Trouvez votre Nissan sur
www.nissan-avenir.com



Juke

★★★★☆



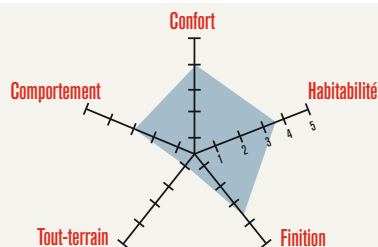
Bientôt remplacé

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

★★★★☆

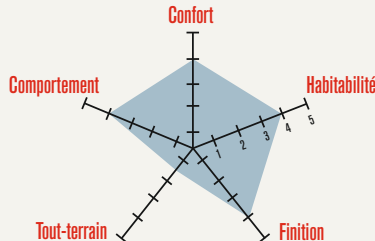


Le pionnier des SUV compacts revoit sa copie mi-2017 : nouvelle face avant, confort amélioré mais prestations un ton en dessous des meilleurs.

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
1.5 dCi Visia	115	6	26 300
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 clé, caméra de recul, jantes 18", navigation 3D Europe sur écran tactile 7".
- Tekna : + caméra 360°, jantes 19", pare-brise chauffant, phares led directionnels, sellerie cuir/tissu, sièges avant chauffants, siège conducteur électrique.
- Tekna+ : + sellerie cuir Nappa, sièges avant électriques, toit panoramique en verre, système audio Bose 8 HP.

Options (€)

- 4 roues motrices i-4x4 (sur dCi 130).....1 900
- Boîte de vitesses à variation continue Xtronic (DIG-T 115, 1.6 dCi 130 4x2).....1 600
- Pack Confort : sièges avant et pare-brise chauffants (N-Connecta).....350
- Pack Navi : navigation Nissan connect, caméra de recul (Acenta).....1 100
- Pack Sécurité Plus (N-Connecta).....800
- Peinture métallisée.....650
- Toit panoramique (Tekna).....450

X-Trail

★★★★☆

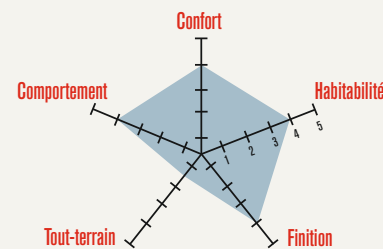


Dans la foulée du Qashqai, le X-Trail est légèrement restylé fin 2017. Peu d'évolutions mais toujours 7 places et des prix raisonnables.

L x l x h (m) : 4,64 x 1,82 x 1,69

➕ Diesel sobre et performant, finition de bon niveau, 7 places

➖ Bruit du diesel en accélération, espace à la 3^e rangée



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
DIG-T Visia	163	9	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. bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, rétros ext. rabattables, toit panoramique.
- N-Connecta : + accès et démarrage sans clé, caméra 360°, jantes 19", hayon mains libres, navigation sur écran 7", stationnement semi-auto, surveillance angles morts et trafic AR.
- Tekna : + audio Bose 8 HP, feux bi-led direct, sellerie cuir, sièges AV élec.

Options (€)

- Boîte auto à variation continue Xtronic (sur dCi 130 4x2).....1 600
- Configuration 7 places (3^e rangée de siège).....900 à 3 200
- Peinture métallisée/blanche.....650/850
- Sellerie cuir (Tekna).....200

OPEL

Crossland X

★★★★☆

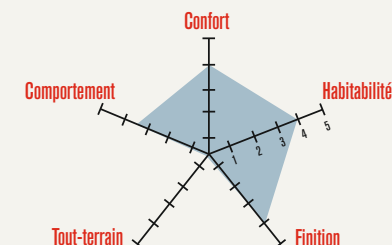


Basé sur le châssis du C3 Aircross, le Crossland X, lancé en 2017, offre une proposition plus familiale que le Mokka X. Il n'a pas de version 4x4.

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 couliss., 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. dégivants 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

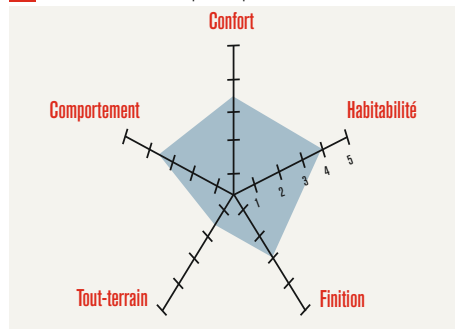
★★★★☆



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 bizona, 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 clé (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

★★★★☆

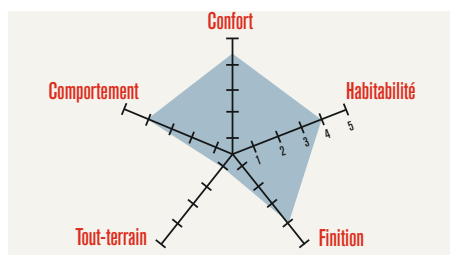


Cousin du 3008, le Grandland X offre une gamme moins étendue et un prix plus attractif. Son habitacle est moins original mais plus rationnel.

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 bizona, 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

★★★★☆

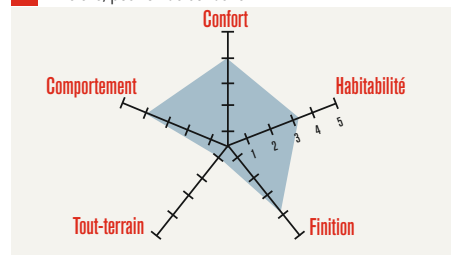


La version restylée (en 2016) du 2008 brille toujours par ses qualités routières. Son i-cockpit participe aussi à l'agrément de conduite.

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 BVM5	82	4	18 850
PureTech Style EAT6 AJ 4X4	110	6	22 900
PureTech Style BVM6	130	7	21 900
BlueHdi Active BVM6	100	5	21 600
BlueHdi Allure EAT6	120	6	26 500

- Style : Active + 550 € (BlueHdi 100), 950 € (PureTech 82)
- Allure : Style + 1 750 € (BlueHdi 100), 1 250 € (PureTech 82), 1 350 € (PureTech 110 et 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 bizona, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, Mirror Screen avec Apple Carplay et Android Auto, rétro int. photosensible.
- GT Line : Allure + Grip Control, navigation avec écran tactile et services connectés sellerie avec surpiqures, volant sport, jantes 17".
- Crossway : Allure + caméra de recul, Grip Control, navigation avec écran tactile et services connectés, toit vitré panoramique, garnissage mi-TCP/Alcantara.

Options (€)

- Active City Brake (sauf Active et Style) 300
- Caméra de recul (sauf Active) 260
- Climatisation auto bizona (Active) 310
- Écran tactile avec Mirror Screen (Active, Style) 200
- Grip Control (Allure) 300
- Navigation 3D, services connectés, reconnaissance vocale
 - Active, Style 750
 - Allure 550
- Pack 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

★★★★★

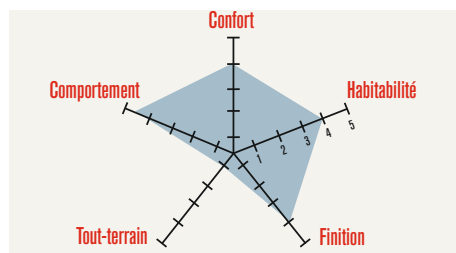


Le 3008 II profite de la plateforme réussie de la 308 et met l'accent sur la qualité de l'accueil à bord. Le 5008 est la version 7 places.

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 (€)
PureTech 130 Access AJ4X4	130	7	26 400
PureTech 180 Allure EAT8	180	10	35 650
BlueHDi 130 Active	130	6	31 100
BlueHDi 180 GT Line EAT8	180	10	41 050

- Active : Access + 2 100 €
- Allure : Active + 2 750 €
- GT Line : Allure + 2 100 € (non dispo PureTech 130 EAT8)
- GT : GT Line + 1 850 € (BlueHDi 180)
- 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 clé (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 EAT8 (PureTech 130 et 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

★★★★★



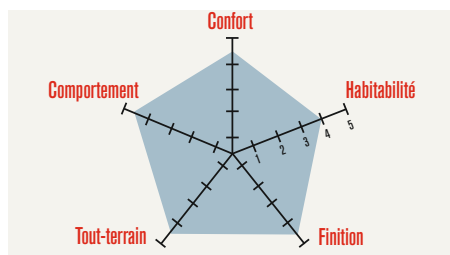
Bientôt restylé

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 AJ4X4	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 bizona, contrôle pressions pneus, essuie-glaces auto, ESP, hayon élec., jantes 18", multimédia écran tactile 7", rétros ext. chauffants et rabattables élec., siège AV conducteur élec. 8 directions, syst. audio 11 HP 235 W, mu écran tactile couleur 7 pouces.
- Turbo : S + jantes 19", suspensions pneumatiques, phares bixénon dynamiques, commande des feux de croisement asservie à la vitesse, sièges Sport AV 18 directions, pack Mémoire siège conducteur, pack Intérieur Aluminium brossé, sellerie cuir, navigation, syst. hi-fi Bose Surround Sound System 14 HP 545 W.

Options (€)

▪ Alerte de franchissement de ligne	588
▪ Assistance angle mort	588
▪ Bose Sound System	1 188
▪ Caméra de recul + assistance parking	1 320
▪ Climatisation trois zones	372
▪ Jantes de 19 pouces à 21 pouces	de 360 à 3 960
▪ 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

★★★★★

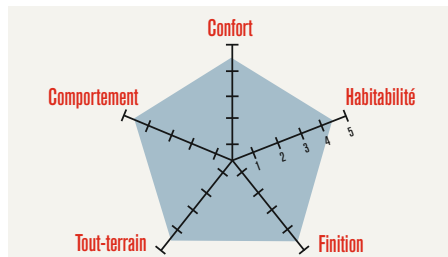


Lancé fin 2017, le Cayenne 3^e du nom reprend le châssis de la Panamera. Référence en comportement, il soigne encore son accueil.

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 AJ4X4	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 bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, détecteur de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence auto, hayon élec., jantes 19", phares led, radars de station. AV/AR, régulateur/limiteur, rétros élec., dégivrants et rabattables, sellerie cuir partielle, sièges élec. (8 directions).
- S, 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 carbone 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)..... 1560
- Suspensions pneumatiques (base/S et E-Hybrid) 3 714 / 2 154
- Système de vision nocturne 2 232
- Toit ouvrant panoramique 2 028

RENAULT

Captur

★★★★☆

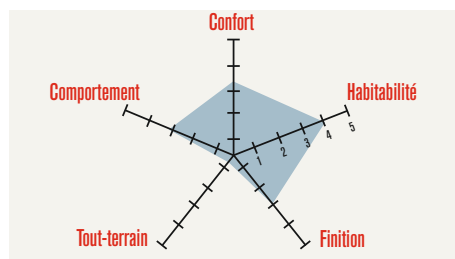


Restylé début 2017, le Captur améliore sa copie en finition et en équipement. Il pêche encore au chapitre du confort.

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 AJ4X4	90	5	17 500
TCe 150 Intens	150	5	23 900
dCi 90 Zen	90	4	21 900

- Zen : Life + 1 900 €
- Intens : Zen + 2 100 €
- Initiale Paris : Intens + 3 400 € (non dispo TCe 90 et dCi 90 BVM)

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 150, dCi 90)..... 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

★★★★☆



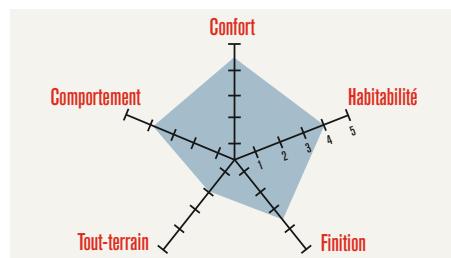
Modèle restylé

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 140 Life	140	8	26 200
Energy TCe 160 Intens	160	9	34 000
Blue dCi 115 Life AJ4X4	115	6	28 100

▪ Intens : Life + 4 600 €

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.
- Intens : + aide au station. AV, Bluetooth, caméra recul, clim. auto, détec. pluie/lum., détec. angles morts, freinage d'urgence en ville, jantes 19", interfaces smartphone, nav. Europe R-Link 2 écran tactile 7", radar recul, reconnaissance vocale, services connectés, phares full LED.

Options (€)

- Boîte auto EDC (TCe 140 et 160 Intens).....1 700
- Bose sound system (Intens)600
- Extended grip (pneus M+S, ESP optimisé) (Intens)250
- Pack Business (clim. auto, détecteurs pluie/luminosité, navigation R-Link 2 Europe écran tactile 7", Bluetooth, reconnaissance vocale, interfaces smartphone) (Life)1 200
- Pack Cuir (sièges AV chauffants, siège conducteur élec.) (Intens)1 600
- Peinture métallisée / spéciale.....650 / 850
- Radar de recul (Life)300
- Stationnement semi-auto (Intens)350
- Toit panoramique (Intens)700

Koleos

★★★★☆

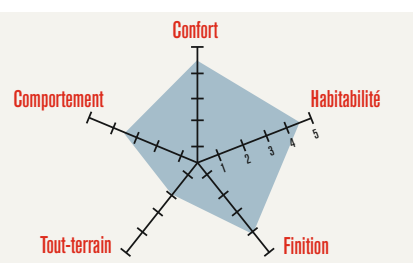


Étroitement dérivé du X-Trail, le Koleos II, lancé début 2017, est la version longue du Kadjar. Mais il ne propose pas 7 places.

L x l x h (m) : 4,45 x 1,84 x 1,60

➤ Excellent confort, belle habitabilité, finition soignée

➤ Pas de 3^e rangée, mouvements de caisse, plastiques durs



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
dCi 175 Life X-Tronic AJ4X4	175	10	34 550

- Life : Life + 2 100 €
- Intens : Zen + 3 100 €
- Initiale Paris : Intens + 2 400 €

Équipements de série

- Life : 6 airbags, alerte au changement de voie, ESP, freinage d'urgence auto en ville, clim auto bizona, détecteur de luminosité, jantes 17", rétros ext. élec., régul./lim. de vitesse.
- Zen : + accès et démarrage sans clé, clim auto bizona, interfaces smartphone, multimédia R-Link 2 avec écran tactile 7" nav. Europe, radars de station. AV/AR, rétros ext. dégivrants, sellerie simili-cuir/tissu.
- Intens : + caméra de recul, feux de route auto, jantes 18", multimédia écran 8,7", phares full led, rétros ext. rabattables, sellerie cuir, sièges AV 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 (€)

- AWD (non dispo Life) 2 400
- Pack Aide à la conduite (régulateur de vitesse adaptatif, alerte au franchissement de ligne) (Zen)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 de recul (Life)/caméra de recul (Zen).....300
- Système audio Bose 12 HP800
- Toit ouvrant panoramique (non dispo Life).....1 200

SEAT

Arona

★★★★☆

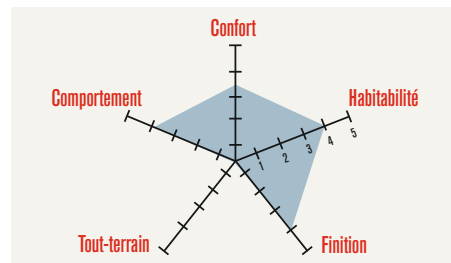


Basé sur le châssis de l'Ibiza, l'Arona a débarqué fin 2017. Il affiche un prix attractif, un bon comportement et une finition plutôt soignée.

L x l x h (m) : 4,14 x 1,78 x 1,54

➤ Comportement équilibré, équipement, personnalisation

➤ Boîte longue, quelques plastiques rigides, bruits aéro



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 EcoTSI Reference	95	5	16 700
1.0 EcoTSI Style AJ4X4	115	6	19 970

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 bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, radar recul, rétros rabat/dégivrants.
- FR : Style + caméra recul, clim. auto bizona, compteurs digitaux, détect. pluie/lum., jantes 17", phares full led, radars station. AV/AR, rétros rabat/dégivrants, suspension sport, station. semi-auto.

Options (€)

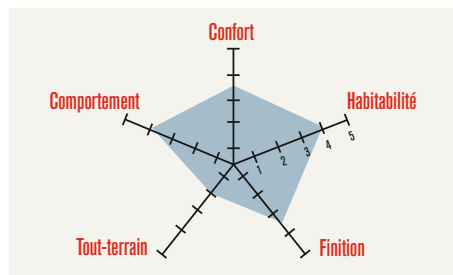
- Boîte auto DSG7 (1.0 EcoTSI 115) 1 330
- Compteurs numériques (non dispo Reference, série FR) 305
- Pack BeatsAudio (6 HP 300 W, roue de secours 18") (sauf Reference) 500
- Pack Easy (série FR)
 - Style (accès et démarrage sans clé, régulateur adaptatif) 450
 - Xcellence (régulateur adaptatif) 200
- 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 bizona, 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
1.5 TSI ACT Style	150	8	27 400
2.0 TFSI Xcellence/FR DSG7 4Drive	190	11	35 860
Cupra 2.0 TSI DSG7 4Drive	300	NC	43 150
1.6 TDI Reference	115	6	26 300
2.0 TDI Style DSG7 4Drive AJ 4x4	150	8	35 080

2.0 TDI Xcellence/FR DSG7 4Drive	190	10	38 235
----------------------------------	-----	----	--------

- Style : Reference + 2 960 € sur TDI 115, 3 600 € sur TSI 115
- 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 clé, 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, caméras 360°, chargeur tél. induction, compteurs digitaux, éléments FR, jantes 18", modes de conduite, sellerie Alcantara.
- Cupra : FR + airbag genoux passager, hayon mains libres, jantes 19", kit carrosserie, phares full led, station. semi-auto, suspensions sport.

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 fonction embouteillage, arrêt auto en cas de défaillance conducteur (DSG) 955
- Hayon électrique avec ouverture mains libres (Style et FR) 500
- Pack Full Drive Assist (aide active maintien dans voie, régulateur adaptatif avec fonction embouteillages, surveillance angles morts et trafic en marche AR) (Cupra) 955
- 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 1060
 - 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
- Sellerie cuir (Cupra) 900
- Sièges baquets (Cupra) 1 500
- Siège conducteur électrique (Cupra) 300
- Toit panoramique (non dispo Reference) 1 100

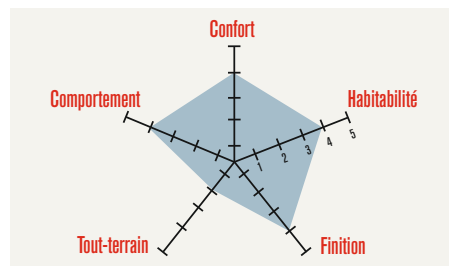
ŠKODA

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	26 570
1.5 TSI Ambition	150	8	28 580
2.0 TSI Sportline	190	NC	37 490
1.6 TDI Ambition	116	6	29 580
2.0 TDI Ambition AJ 4x4	150	8	31 180
2.0 TDI Ambition	190	NC	36 450

- Scout : Ambition + 2 070 € (sur TSI DSG7 4x4, TDI 150 4x4 et TDI 190)
- Sportline : Ambition + 3 130 € (non dispo TSI 116 et TDI 116)
- Style : Ambition + 3 300 €

Équipements de série

- Ambition : 6 airbags + genoux conducteur, accès et démarrage sans clé, audio 8 HP, clim. auto bizona, contrôle pression pneus, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage d'urgence en ville, jantes 17", nav. écran 8", radar de recul, régul./lim. vitesse, rétros dégivrants et rabattables, services connectés 1 an.
- Scout : + feux de route auto, modes conduite/offroad, jantes 18", protections châssis, kit spécifique.
- Sportline : Ambition + caméra recul, compteurs digitaux, jantes 18", phares full led adaptatifs, régul. adaptatif, kit spécifique.
- 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 (TSI 150 DSG7 et TDI 150 BVM6) 2 500
- Aide au maintien dans la voie 390
- Boîte auto DSG7 (TSI 150, TDI 116 et TDI 150 4x4) 1 600
- Feux de route automatiques (série du Scout) 200
- Hayon électrique mains libres (série sur Style) 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, Scout 1 050
 - Sportline, Style 390
- Phares full led adaptatifs (Ambition, Scout) 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, non dispo Sportline) 450
- Stationnement semi-automatique (Style/autres finitions) 330/640
- Système audio Canton 380
- Toit panoramique ouvrant 1 100

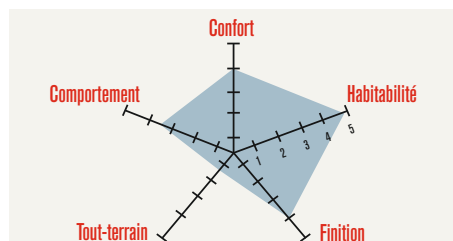
Kodiaq



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	26 700
1.5 TSI Ambition DSG7 4x4	150	NC	34 700
2.0 TSI Scout DSG7 4x4	190	NC	39 950
2.0 TDI Active DSG7	150	8	32 750
2.0 TDI Active 4x4	150	NC	33 200
2.0 TDI Ambition DSG7 4x4 AJ4X4	150	NC	38 150
2.0 TDI Ambition DSG7 4x4	190	11	39 350
2.0 Bi-TDI RS	240	NC	50 940

- Ambition : Active + 3 300 €
- Scout : Ambition + 3 550 € (sur 4x4 sauf TDI 240)
- Style : Ambition + 4 150 € (non dispo TSI 150 BVM6, TSI 190, TDI 240)
- Sportline : Ambition + 4 950 € (non dispo TDI 240)
- Laurin & Klement : Style + 4 090 € (non dispo 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.
- Scout : + jantes 19", modes conduite et offroad, sellerie cuir/Alcantara.
- Style : Ambition + 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.
- Sportline : Ambition + accès/dém. sans clef, caméra recul, jantes 19", phares full led adaptatifs, rég. vitesse adaptatif, rétros dégiv./rabat., sellerie cuir/Alcantara.
- Laurin & Klement : + caméra 360°, clim. trizone, compteurs digitaux, feux route auto, hi-fi Canton, jantes 19", peinture métallisée, sellerie cuir, sièges AV électr., toit ouvrant pano.
- RS : Sportline + amortissement piloté (DCC), compteurs digitaux, jantes 20".

Options (€)

- 4x4 (TSI 150 DSG7 sauf Active) 2 000
- 3^e rangée de sièges 980
- Accès et démarrage sans clef (Ambition et Scout) 190
- Assistant au maintien dans la voie (non dispo Active) 390
- Assistant au stationnement (non dispo Active) 330
- Boîte auto DSG7 (TSI 150/TDI 150 4x4) 2 650/1 600
- Caméra de recul + feux arrière full led (Active, Ambition, Scout) 500
- Caméra 360° + assistant remorquage
 - Sportline, Style, RS 690
 - Ambition, Scout 1 190
- Climatisation automatique bi-zone (Active)/ tri-zone (autres) 500/270
- Compteurs digitaux
 - Ambition, Scout 550
 - Sportline, Style 450
- Feux de route automatiques (non dispo Active) 195
- Hayon électrique mains libres (Ambition, Scout, Sportline) 600
- Modes de conduite (non dispo Active et Scout) 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 Assistance route (régulateur de vitesse intelligent fonction embouteillages, aide au maintien dans la voie, alerte angles morts)

- Ambition, Scout 1 240
- Sportline 960
- Style, L&R, RS 390
- Pack Style + : clim. tri-zone, banquette rabattable depuis coffre, jantes 19", sièges AV ventilés et élec. à mémoires conducteur (Style) 1 550
- Peinture métallisée (toutes finitions/RS) 550/270
- Phares full led adaptatifs (Ambition, Scout) 1 060
- Régulateur de vitesse adaptatif (Ambition, Scout) 280
- Sellerie cuir (Style) 240
- Sièges avant chauffants (Ambition, Scout, Sportline) 355
- Sièges AV élec. à mémoires conducteur (Scout, Sportline, Style, RS) 500
- Sièges avant ventilés en cuir perforé (Style/L&K) 710/500
- Surveillance des angles morts (Ambition, Scout, Sportline) 570
- Suspensions pilotées avec modes de conduite (4x4)
 - Ambition, Scout, Style 1 050
 - Sportline/L&K 940/860
- Système audio Canton (non dispo Active) 390
- Toit panoramique ouvrant (non dispo Active) 1 100

SSANGYONG

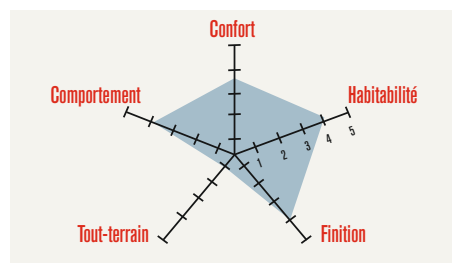
Tivoli ★★★★★



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 AJ4X4	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. électr. 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 bizon, détect. 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

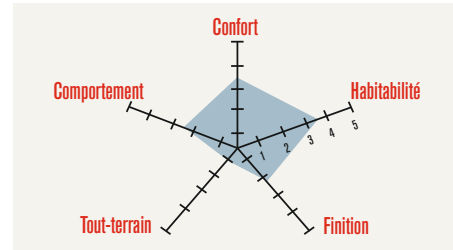
★★★★☆



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 AJ4X4	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. électr., dégivrants et rabattables, rétro. int. photosensible, radio MP3 écran tactile 7", sièges AV chauffants.

Options (€)

- Peinture métallisée 500

SUBARU

SWB Croissy
Marne la Vallée

Véhicules neufs & Occasions

01 64 68 40 00

croissy@subaru.fr

Forester

★★★★☆

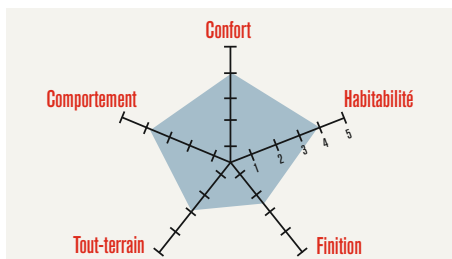


Bientôt remplacé

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 (€)
2.0i Confort BVA8 AJ4X4	150	9	32 990
2.0i Luxury BVA8 AJ4X4	150	8	34 990
2.0i Exclusive BVA8 AJ4X4	150	9	36 990

Équipements de série

- Confort : + 6 airbags, aide active maintien dans la voie, assistant évitement, audio CD 6 HP, caméra recul, clim. auto bizona, détec. pluie/lum., ESP, freinage d'urgence, jantes 17", rétros élec./dégivrants/rabattables, sièges AV chauffants, siège conducteur élec. 8 dir., rég. vitesse adaptatif.
- Luxury : + accès/dém. sans clé, hayon élec., toit ouvrant élec., nav., sellerie cuir.
- Exclusive : Luxury + Harman Kardon 8 HP, sièges AV électriques.

Options (€)

- Peinture métallisée 610

Outback

★★★★☆

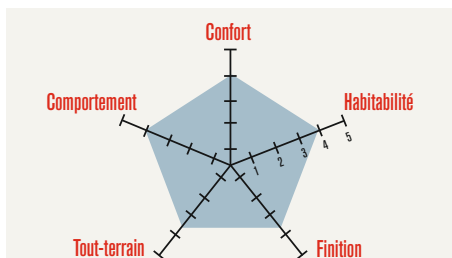


L'Outback est un grand break à caractère familial. Il reste néanmoins parfaitement adapté à un usage montagnard.

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 GPS	173	10	39 990
2.5i Luxury AJ4X4	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 bizona, détecteurs pluie/luminosité, freinage d'urgence, jantes 17", nav., 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

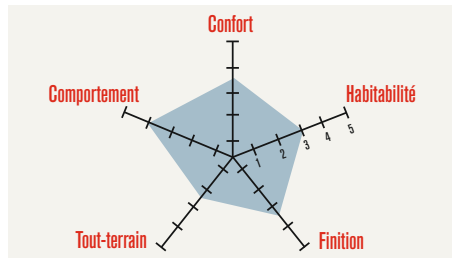
★★★★☆



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 Confort	114	7	26 490
1.6i Premium GPS AJ4X4	114	7	28 490
1.6i Exclusive	114	7	29 490

Équipements de série

- Premium GPS : 7 airbags, accès/démarrage sans clé, alerte franch. de ligne, caméra de recul, freinage anticollision, rég. vitesse adaptatif, audio 6 HP, caméra de recul, clim. auto. bizona, 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

★★★★☆

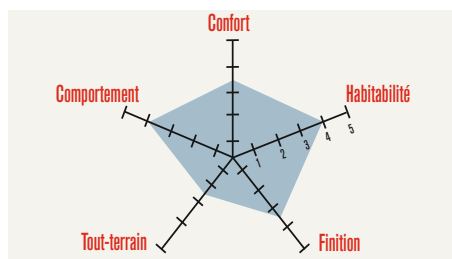


Modèle restylé

De retour dans la gamme Suzuki, le Vitara est un SUV urbain bien placé en prix, bien équipé et plutôt polyvalent. Les moteurs sont gourmands. L x l x h (m) : 4,18 x 1,78 x 1,61

- + Rapport prix/équipement, bonne habitabilité, coffre accueillant

- Détails de finition, pas de diesel, banquette ferme



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Boosterjet Avantage	111	6	18 390
1.0 Boosterjet Privilège	111	6	20 290
1.4 VVT Boosterjet Pack AJ4X4	140	7	23 790
1.4 VVT Boosterjet Style Auto	140	7	25 890
1.4 VVT Boosterjet Style AllGrip	140	7	26 290
1.4 VVT Boosterjet Style Auto AllGrip	140	7	27 890

Équipements de série

- Avantage : 6 airbags + genoux conducteur, ESP, Bluetooth, contrôle pression pneus, clim. man., rétros élec., radio CD/mp3 4 HP, jantes acier 16".
- Privilège : + caméra recul, clim. auto., écran tactile 7" MirrorLink, jantes 17", rég./lim. vitesse, rétros dégivrants.
- Privilège AllGrip : + contrôle vitesse descente, freinage auto, rég. intelligent.
- Pack : Privilège + accès/dém. clé, détec. pluie/lum., freinage auto, GPS 3D, phares led, radars station. AV/AR, rég. vitesse intelligent, rétros rabattables, sellerie cuir/microfibre, sièges AV chauffants.

Options (€)

- AllGrip (4 roues motrices) (Privilège) 2 300
- Boîte auto (Privilège) 1 600
- Pack Baroudeur (Privilège et Pack) 730
- Pack Urban (Privilège et Pack) 660
- Peinture métallisée/ So'color (sauf Avantage) 530/850
- Toit ouvrant panoramique (Pack) 800

S-Cross

★★★★☆

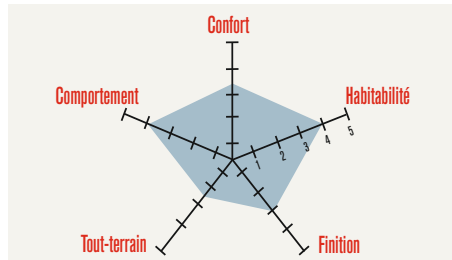


Restylé fin 2016, le S-Cross a du mal à se faire une place aux côtés du célèbre Vitara. Il est plus routier et plus familial que ce dernier.

L x l x h (m) : 4,30 x 1,79 x 1,58

- + Moteurs essence volontaires, équipement, habitabilité

- Pas de diesel, ambiance austère, qualité des plastiques



TYPE	CH	PA	PRIX (€)
1.0 Boosterjet Avantage	111	6	19 740
1.0 Boosterjet Privilège	111	6	22 140
1.4 Boosterjet Style AJ4X4	140	8	25 390
1.4 Boosterjet Style AllGrip	140	8	27 390
1.4 Boosterjet Style Auto AllGrip	140	8	28 990

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 clé, 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) (Privilège)	2 000
▪ Boîte auto (Privilège)	1 600
▪ Peinture métallisée	530
▪ Sellerie cuir/Alcantara (sauf Advantage)	1 490

TESLA

Model X

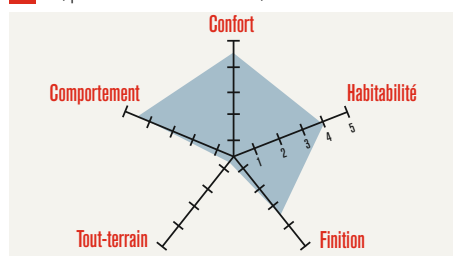
★★★★☆



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	91 200
100D	100	10	110 900
P100D	100	10	153 050

Équipements de série

- 6 airbags, accès sans clef, aide au stationnement, freinage d'urgence automatique avec évitement des chocs latéraux, accès sans clef, GPS avec info trafic et Homelink, hayon mains-libres, Isofix, phares led, portes arrière électriques, radio numérique, rétros électriques, dégivrants et rabattables, surveillance des angles morts, suspension pneumatique.
- P100D : + 3^e moteur électrique, freins Brembo.

Options (€)

▪ Habitacle 6 places/avec console centrale	3 400/6 300
▪ Habitacle 7 places	4 600
▪ Jantes 20"/22"	3 400/6 300
▪ Pack climat glacial (tous sièges chauffants et volant chauffant)	1 150
▪ Pack Premium (porte conducteur électrique, filtration de l'air, sièges avant perforés, sellerie et garnitures en cuir, phares dynamiques à led)	5 200
▪ Pack remorquage	850
▪ Pilotage automatique (régulateur de vitesse intelligent, changement de voie intelligent et système de stationnement automatique)	5 700
▪ Préparation à la conduite autonome	3 400
▪ Son très haute fidélité 17 HP	2 900

TOYOTA

C-HR

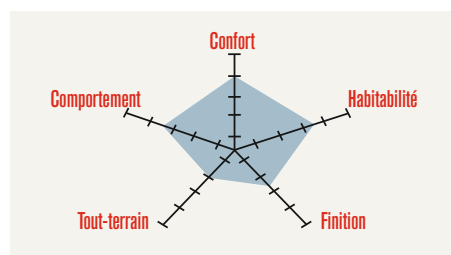
★★★★☆



Le C-HR vient se positionner face aux 3008 et Kadjar. Original, bien présenté, il n'est disponible qu'en hybride. Habitabilité comptée.

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 (€)
Hybride 122h Dynamic	122	4	29 300
Hybride 122h Edition	122	4	30 800
Hybride 122h Graphic/Distinctive AJ 4X4	122	4	32 600
Hybride 122h Collection	122	4	36 300

Équipements de série

- Dynamic : aide au maintien dans la voie, Bluetooth, clim. auto bizona, caméra de recul, détec. pluie/lum., feux de route auto, freinage d'urgence auto, lim./rég. intelligent, jantes 17", multimédia Toyota Touch 2 écran tactile 8", radio CD 6 HP.
- Edition : + accès/dém. sans clef, jantes 18", rétros rabatt., sièges AV chauff.,
- Graphic/Distinctive : Dynamic + station. semi-auto, surveillance angles morts et trafic en marche AR, carrosserie bi-ton (Graphic), sellerie mi-cuir (Distinctive).
- Collection : hi-fi JBL 9 HP, nav. Toyota Touch & Go Plus 2, phares led, sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

▪ Navigation Touch&Go 2 avec écran (Dynamic, Edition)	750
▪ Navigation Touch&Go Plus 2 (Graphic et Distinctive)	950
▪ Pack Premium (Pack Techno, sellerie cuir) (Graphic et Distinctive)	2 700
▪ Pack Techno (feux led, nav. Touch&Go Plus 2 3D recon. vocale services connectés, audio JBL 9 HP) (Graphic et Distinctive)	1 900
▪ Peinture métallisée/nacrée	650/810
▪ Radars de stationnement AR (Dynamic, Edition)	320

RAV4

modèle non essayé



Nouvelle génération

Lancée fin 2018, la 5^e génération de RAV4 gagne en personnalité. Elle propose exclusivement de l'hybride en deux ou quatre roues motrices.

L x l x h (m) : 4,57 x 1,84 x 1,66

TYPE	CH	PA	PRIX (€)
Hybride Active	218	9	34 950
Hybride Dynamic	218	9	37 100
Hybride Lounge AJ 4X4	218	9	43 000
Hybride Collection	218	9	45 000

Équipements de série

- Active : 6 airbags, airbag genoux conducteur, appel d'urgence auto, clim. auto, bizona, contrôle pression pneus, démarrage sans clef, détec. lum., ESP, jantes 17", rétros dégiv./rabatt., système audio écran tactile 7" 6 HP, Toyota Safety Sense 2.
- Dynamic : + accès sans clé, Bluetooth, caméra de recul, détec. pluie, hayon électrique, radars station. AV/AR, système audio écran tactile 8" 6 HP,
- Lounge : + avertisseur d'angle mort/circulation AR, caméras 360°, chargeur par induction, hi-fi 9 HP, jantes 18", nav., phares led, sellerie cuir, siège conducteur élec., sièges AV chauffants.
- Collection : + carrosserie bi-ton, peinture métallisée, sellerie cuir/Alcantara.

Options (€)

▪ 4x4 (sauf Active)	2 050
▪ Pack Comfort (Collection)	1 300
▪ Pack Design (Dynamic)	550
▪ Pack Premium (Lounge)	2 200
▪ Pack Techno (surveillance angles morts et trafic en marche AR, chargeur induction, nav. écran tactile 8" info trafic, jantes 18") (Dynamic)	2 500
▪ Peinture métallisée/nacrée	650/850
▪ Toit ouvrant panoramique (Lounge et Collection)	1 300
▪ Toyota Touch & Go 2 : nav. écran tactile 8" info trafic (Dynamic)	950

Land Cruiser

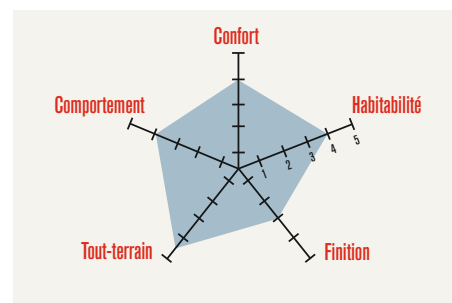
★★★★☆



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	45 600
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/dém. sans clé, audio CD 6 HP, ESP, clim. man., contrôle pression pneus, détec. lum., jantes acier 17", rétros ext. dégiv./rabatt.
- Life : + audio 9 HP, caméra recul, clim. auto bizona, rég. vitesse, multimédia écran tactile 7", jantes alliage 17".
- Légende : + détec. pluie, jantes 19", phares led (5 portes), radars station. AV/AR, sièges AV élec./chauffants (5 portes), Toyota Safety Sense (BVA).
- Lounge : + audio JBL 14 HP, clim. trizone, nav. Europe écran 8", sellerie cuir, sièges AV chauff./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

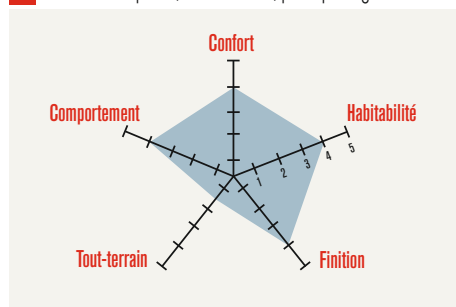
T-Roc

★★★★☆



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 AJ4X4	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. man., 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 2,5D
 - 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

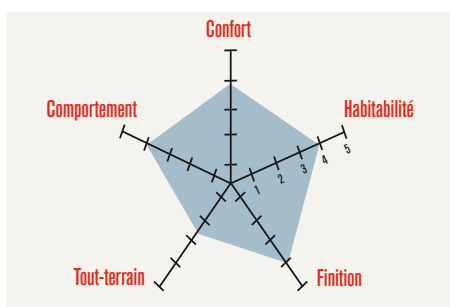
★★★★☆



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 AJ4X4	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

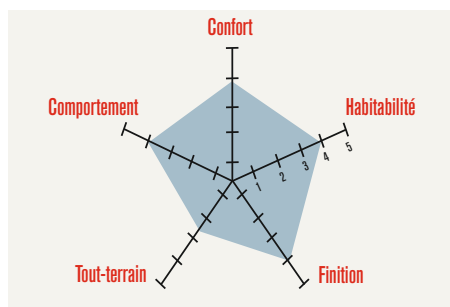
★★★★☆



Déclinaison 7 places du Tiguan apparue fin 2017, l'Allspace est un peu moins alerte que son petit frère. Les places de coffre sont modestes.

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 AJ4X4	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, sièges 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



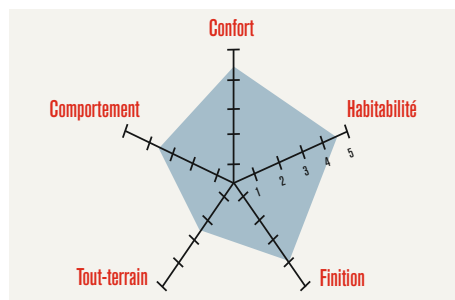
Nouvelle génération

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 AJ4X4	231	14	56 100
3.0 V6 TDI 4Motion Carat	286	18	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., dégivants, 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

À PARTIR DE
28 900€*

NOUVEAU VOLVO V60
VOLVOCARS.COM/FR

Actena 56, AV. DE VERSAILLES
01 44 30 82 30
75 PARIS 16^e

* Prix public TTC conseillé au 06/01/2011 pour un VOLVO V60 DRIVE Stop & Start 115 ch BM6 Kinetic. Gamme VOLVO V60 : consommation Euromix (l/100 km) : 4,5/10,2 - CO₂ rejeté (g/km) : 119/237.

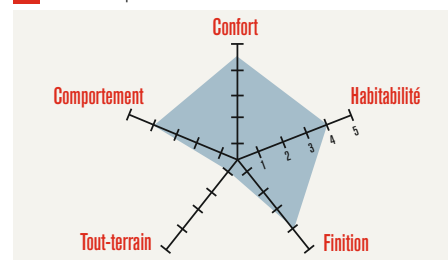
XC40



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 AJ4X4	150	8	33 950
D4 BVA8 AWD Momentum	190	10	44 100
T3	156	9	31 350
T4 BVA8 Momentum	190	11	40 050
T5 BVA8 AWD Momentum	247	15	44 950

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. bizona, hayon élec., rég. vitesse adaptatif, sièges AV élec./chauffants, toit ouvrant panoramique.

Options (€)

4 roues motrices (D3 et T4)	2 100
Accès sans clé (non dispo base)	420
Audio Harman Kardon 13 HP 600 W (non dispo base)	750
Boîte auto Geartronic 8 (D3)	2 000
Caméra 360° (non dispo base)	
- toutes finitions	990
- Inscription Luxe	540
Climatisation auto bizona	
- 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 bizona, 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 bizona, 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

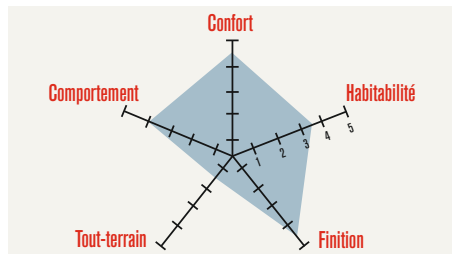
- Stationnement semi-auto avec radars AV/AR (non dispo base)
 - toutes finitions 650
 - Inscription Luxe 240
- Suspensions pilotées (non dispo base) 840
- Toit ouvrant panoramique (non dispo base) 1 320

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 (€)
T4 BVA8 Momentum	165	11	45 210
T5 BVA8 Momentum	250	15	50 860
T8 Twin Engine Momentum	303+87	18	67 310
D3 Momentum	150	8	42 260
D4 Momentum AJ 4x4	190	10	45 160
D5 BVA8 AWD Momentum	235	14	54 260

- 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 conducteur 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 clé 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 clé, 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

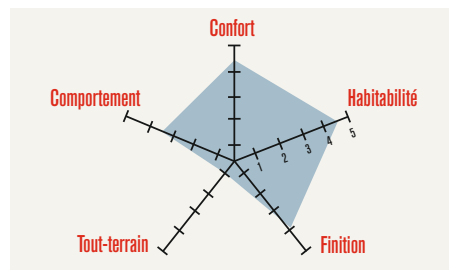
XC90



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	63 500
T8 TE BVA8 AWD Momentum 7 places	303+87	17	80 900
T8 TE BVA8 AWD Excellence 4 places	303+87	17	125 700

- 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, dém. sans clé, détec. pluie/lum., ESP, freinage auto détection piétons, 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. vit. 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 clé, hayon mains libres, jantes 20", phares full led directionnels, sellerie cuir Nappa/Nubuck, sièges AV élec./chauffants.
- Inscription : Momentum + accès sans clé, 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 3^e rangée, toit ouvrant panoramique.
- Inscription Luxe : Inscription + affichage tête haute couleur, caméra de recul, sièges AV ventilés/massants, toit ouvrant panoramique.
- Excellence + alarme, caméras 360°, 2 sièges AR électriques, chauffants, massants et ventilés, console centrale multifonction, hi-fi Bowers & Wilkins 20 HP 1 400 W, peinture métallisée, suspension pneumatique pilotée, volant chauffant.

Options (€)

- 7 places (D5) 1 500
- Affichage tête haute 1 350
- Caméras 360°
 - Momentum, R-Design, Inscription 1 100
 - Inscription Luxe 590
- Climatisation quadizone/ 3^e rangée 660/720
- Intellisafe Surround (surveillance angles morts, assistance de changement de file, alerte collision arrière, alerte trafic marche arrière) 600
- 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 AV sport (Momentum/Inscription) 1 680/420
- Sièges AV massants (sauf Momentum) 750
- Stationnement semi-auto 330
- Suspension pneumatique et châssis actif 2 580
- Système audio Bowers & Wilkins 19 HP - 1 400 W 3 400
- Toit ouvrant panoramique électrique 1 800

Annonces

SUV - CROSSOVER - 4x4 : UN ART DE VIVRE



Leader de la presse 4x4 en diffusion

L'Auto-Journal Evasion et 4x4 vous présente les offres de véhicules neufs et d'occasion issue d'une sélection de réseaux officiels et de spécialistes reconnus.

A VOTRE SERVICE

- Directeur de publicité : Marc Queillé • 01 41 33 55 72 • marc.queille@mondadori.fr
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo • 01 41 33 55 45 • julie.aldabo@mondadori.fr
- Assistante : Sylviane Ragusa • 01 41 33 55 54 • sylviane.ragusa@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard • alexandre.guillard@mondadori.fr

Professionnels,

pensez à votre communication et réservez dès à présent pour le prochain numéro. Une publicité, 3 mois en kiosque, la diffusion la plus puissante de la presse 4x4 certifiée OJD, consultez-nous pour optimiser le développement de votre activité grâce à notre puissance et notre lectorat très en affinité.





boitesdevitesses.fr

Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos
Échange standard ou réparation

Livraison gratuite!
Huile de boîte offerte!

Tél: 07.71.86.20.44

Garantie de 24 mois!

1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière

OFFRE "TOUT COMPRIS"

Écotaxe | Entretien⁽¹⁾ | Extension de garantie⁽²⁾

SUBARU XV

GAMME À PARTIR DE

379 €/MOIS⁽¹⁾

LLD SUR 60 MOIS ET 60 000 KM⁽²⁾
AVEC UN 1^{ER} LOYER MAJORÉ DE 3 975 €



SUBARU XV EyeSight



SUBARU XV désignée voiture
la plus sûre de sa catégorie



SUBARU

Confidence in Motion

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

Avec son élégance naturelle et sa puissance maîtrisée, redonnez vie à vos envies. Le moteur boxer de la Subaru XV associé à ses 4 roues motrices de série apprivoise toutes les routes ; elle offre ainsi une sérénité de conduite dans un confort permanent pour toute la famille.

- Plus d'un million de véhicules Subaru vendus dans le monde en 2017
- Top 10 des constructeurs aux USA
- Hausse de 15% de ses exportations dans le monde.



SUBARU.FR

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK | YOUTUBE



***La Confiance en Mouvement.** (1) Exemple de Location Longue Durée (LLD)⁽²⁾ de 60 mois et 60 000 km pour le financement d'un SUBARU XV 1.6i 114 ch Confort EyeSight (modèle présenté) : 1^{er} loyer majoré de 3 975 €, suivi de 59 loyers mensuels de 379 €. "Entretien inclus"⁽³⁾ et "Extension de garantie constructeur de 2 ans incluse"⁽⁴⁾. (2) Offre réservée aux particuliers, valable pour tout SUBARU XV 1.6i 114 ch Confort EyeSight neuf commandé entre le 15/10/2018 et le 31/12/2018 chez tous les distributeurs participants (voir conditions de l'offre en concession). Sous réserve d'acceptation par PRIORIS, SAS au capital de 15 500 000 €, 69 avenue de Flandre 59700 Marcq-en-Baroeul, SIREN 489 581 769 - RCS Lille Métropole. (3) "Entretien inclus" correspond au contrat de prestation de services "Révisions et Pièces d'usure" et contrat d'assurance collective de dommages "Réparation Pneus" souscrits par CGL, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès respectivement d'OPTIVEN SERVICES et d'OPTIVEN ASSURANCES. (4) "Extension de garantie constructeur de 2 ans incluse" correspond au contrat d'assurance collective de dommages "Garantie Longue Durée Intégrale" souscrit par CGL, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès de SOGESSUR (prestations mises en œuvre par OPTIVEN ASSURANCES). Contrat d'assistance "PRIORIS Assistance" souscrit par CGL, tant pour son compte que celui de PRIORIS, auprès d'OPTIVEN ASSURANCES. Contrats présentés par FINASSURANCE. PRIORIS et Finassurance, courtiers d'assurance, n° ORIAS respectif 07027257 et 07000574 (www.orias.fr). Tarifs TTC publics au 15 octobre 2018. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fiel - BP 10432 Saint-Ouen-TAurienne - 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Consommation et émission de CO₂ (sur parcours mixte) NEDC corréle : 6,9 l/100 km - 157 g/km.

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



IMPREZA



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



SUBARU BRZ

Retrouvez nos 80 concessionnaires sur **subaru.fr**

Votre instinct ferait mieux de vous suivre.



Nouveau Touareg.

Ce n'est pas la vie qui vous réussit. C'est votre vision.

C'est elle qui vous donne une longueur d'avance pour prendre les meilleures décisions.

Et c'est la même chose sur la route. C'est pourquoi le Nouveau Touareg est équipé de technologies qui vous permettent de voir toujours plus loin. Profitez de ses projecteurs longue portée 'IQ.

Light - Matrix LED', de sa technologie de vision nocturne 'Night Vision' ou encore de son interface panoramique de 27 pouces entièrement digitalisée et personnalisable 'Innovision Cockpit'.

Demain démarre aujourd'hui.



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons 832 277 370

Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant. Cycle mixte de la gamme Touareg (l/100km): NC. Rejets de CO₂ (g/km): NC. Valeurs en cours d'homologation. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.

Professionnels, découvrez nos offres spécifiques pour ce modèle sur volkswagen.fr/professionnels

POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS :

ESPACE SUFFREN
40^{TER} Avenue de Suffren
75015 PARIS
01 53 58 10 00
www.espacesuffren.com

MICHEL ANGE
97 rue Michel Ange
75016 PARIS
01 40 71 12 12
www.michelange-paris16.com

AUTOMOBILE SUFFREN SAINT DENIS
227 Bld Anatole France
93200 SAINT DENIS
01 49 22 12 40
www.levillageneubauer-volkswagen.com



Nouveau
CR-V

Conduit
vos émotions



Louez votre Honda

**ON VOUS OFFRE
L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE⁽²⁾**

À PARTIR DE

289€ / MOIS⁽¹⁾

LDA 60 mois - 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €
Montant total dû avec option d'achat finale 32 607,34 €

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER

(1) Offre accessible aux particuliers et professionnels jusqu'au 31 mars 2018 pour toute location (location avec option d'achat (LOA) ou crédit-bail) d'un véhicule Honda CR-V neuf de 36 à 60 mois. Exemple de LDA sur 60 mois et 50 000 kilomètres maximum : pour la location d'un Honda CR-V 1.5 i-VTEC 2WD Comfort neuf au prix de 29 790 € (sans peinture métallisée) soit 28 000 € après déduction de 1 790 € de remise de lancement, 1er loyer de 3 600 € puis 59 loyers de 288,26 €. Montant total dû : hors option d'achat 20 607,34 € / option d'achat incluse 32 607,34 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurances Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 26,89 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 1 586,51 €. Modèle présenté : CR-V 1.5 i-VTEC 4WD Exclusive CVT avec peinture métallisée à 44 840 €, soit 42 500 € après déduction de 2 340 € de remise de lancement, 1er loyer 4 550 € puis 59 loyers de 458,26 € hors assurance facultative. Montant dû hors option d'achat 31 587,34 €. Montant total dû option d'achat incluse 49 587,34 €. Coût assurance facultative Décès, Invalidité, Maladie (souscrite auprès de Cardif Assurances Vie et Cardif Assurances Risques Divers) 41,80 € / mois en sus des loyers. Coût total assurance facultative : 2 466,26 €. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 824, 1 bd Hausmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr). Société soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Talbott 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. (2) Entretien et extension de garantie au-delà de la garantie constructeur 3 ans offerts avec LDA Honda neuve 36 à 60 mois 30 000 kms max / an pendant toute la durée de la location. Contrat H Box N°211701108 : produit de laie (RCS Nanterre 378 491 890) et laie Assurance, entreprise régie par le code des assurances (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance. (3) Soit un avantage client H Box pour un CR-V de 1 390 € (entretien 75 000 km maximum sur 36 mois) à 5 689 € (entretien 150 000 km sur 60 mois - 4 890 € et extension de garantie 2 ans : 718 €) sur base tarif en vigueur au 01/10/18. Offre valable chez les concessionnaires participants. Honda Motor Europe Limited (France) : www.honda.fr. Consommation et émissions du modèle présenté en cycle mixte NEDC corrigé : 7,1 l/100 km et 158 g de CO₂/km.

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Mantes - 01 71 52 11 00

www.honda-chambourcy.com



GRUPE COURTOIS

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage - 01 34 32 33 00

www.honda-saintouenlaumone.com

NOUVEAU !

Chez ECM-CAR Premium

4 étapes
minutes

1 demande
de rendez-vous



confirmation
dans les 24h

Prenez RDV en atelier pour votre
BMW ou MINI



Rendez-vous sur
www.ecm-car.com
rubrique «Rendez-vous atelier»

ECM-CAR Premium

134 av. Aristide Briand

92120 Montrouge

Tél. : 01 49 65 21 21



OUVERTURE

chez Renault Colin Montrouge



Une prise en charge rapide
AVEC ou SANS rendez-vous



Un devis adapté et clair
dès votre arrivée



Une durée
d'immobilisation réduite



RENAULT COLIN MONTRouGE

59 avenue Aristide Briand
92120 Montrouge

Entrée par le parking client



Du lundi au vendredi
De 8h00 à 18h30 - **NON STOP**
Tél. : 01 46 12 88 00





La 8^{ème} 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 8^{ème} dimension.



Volkswagen Group France S.A. - RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Comme nouvelle Audi Q8 : Émissions CO₂ NEDC corrélé (min - max) : 172 - 179 g/km. Consommations NEDC corrélées (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

8

D
I
M
E
N
S
I
O
N

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

NOUVELLE VENTE EXCEPTIONNELLE DE 8 BREAKS VOLVO V90 CROSS COUNTRY



**IMMATRICULÉS NEUFS ZÉRO KM AVEC 10 000 EUROS D'AVANTAGE CLIENT*
ET REPRISE DE VOTRE VÉHICULE CONDITIONS ARGUS** + 3000 EUROS**

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5948274

PRIX CATALOGUE 65 200 €
PRIX DE VENTE 55 200 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5952297

PRIX CATALOGUE 64 900 €
PRIX DE VENTE 54 900 €

V90 CROSS COUNTRY D4 AWD 190 CH GEARTRONIC 8 PRO
ARGENT BRILLANT MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5610178

PRIX CATALOGUE 66 700 €
PRIX DE VENTE 56 700 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
NOIR ONYX MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980220

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS OSMIUM MÉTAL / CUIR NAPPA ANTHRACITE + OPTIONS - REF 5980235

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 PRO
GRIS SAVILE MÉTAL / CUIR NAPPA BEIGE + OPTIONS - REF 5964770

PRIX CATALOGUE 69 200 €
PRIX DE VENTE 59 200 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE
ARGENT BRILLANT MÉTAL/CUIR NAPPA VENTILÉ ANTHRACITE + OPT. - REF 5358733

PRIX CATALOGUE 77 843 €
PRIX DE VENTE 67 843 €

V90 CROSS COUNTRY D5 AWD 235 CH GEARTRONIC 8 LUXE
ARGENT ÉLECTRIQUE MÉTAL/CUIR NAPPA VENTILÉ AMBRE + OPT. - REF 5358752

PRIX CATALOGUE 79 300 €
PRIX DE VENTE 69 300 €

*Sous conditions de reprise. **Cote Argus minorée des frais de remise en état.

ACTENA
AUTOMOBILES

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY
SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

PRIOD

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

©VICTORIPARIS



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



★★★★★
4.5/5
AVIS CLIENTS



Ancien **Moderne**

**NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...**



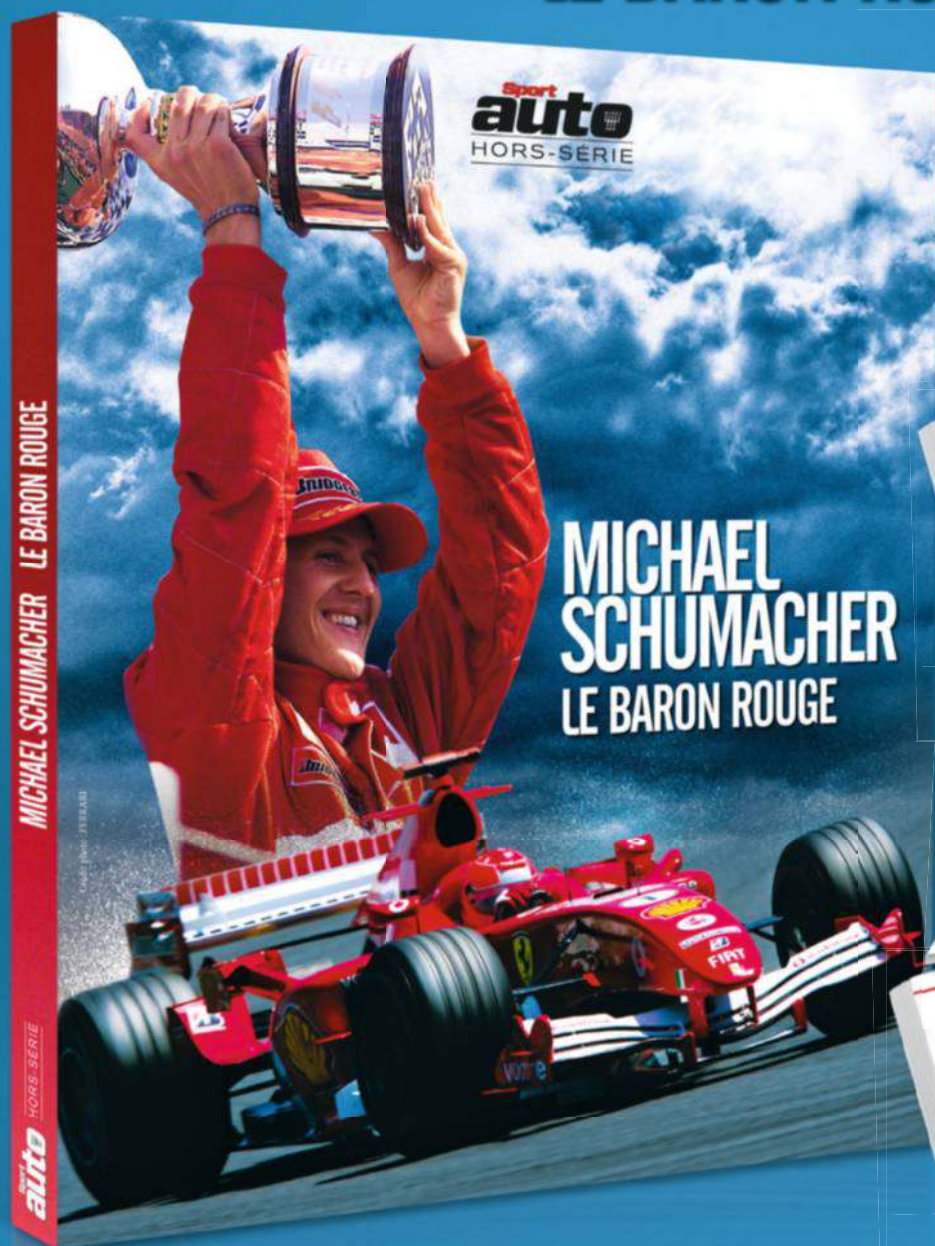
**NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ**

**ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS**

**05 65 100 100
WWW.QUATTRO.FR**

MICHAEL SCHUMACHER

LE BARON ROUGE



Michael Schumacher a marqué la F1 pendant 20 ans au cours d'une carrière exceptionnelle marquée par 91 victoires et 7 titres de champion du monde ainsi qu'une série de records inégalée. Il est devenu l'un des plus grands pilotes de l'histoire de la Formule 1, un pilote de légende. Celui que l'on surnomme le «Kaiser» ou encore le «Baron rouge» laisse donc derrière lui un palmarès unique à ce jour. Retour en textes et en images sur une carrière éblouissante.



EN VENTE ACTUELLEMENT

CHASSAY

TOURS



SEUL CEUX QUI OSENT FONT AVANCER LES CHOSES
LES MODÈLES CADILLAC ATS CTS CT6 XT5 ESCALADE ET SÉRIES V



CTS PREMIUM 43750 km **39 900 €**



ATS COUPÉ Neuf **49 900 €**



ATS-V 3.6 V6 100 km **69 900 €**



ATS-V 3.6 V6 100 km **69 900 €**



CTS-V 6.2 V8 23350 km **84 900 €**



CTS-V 6.2 V8 Neuf **109 000 €**



CTS-V 6.2 V8 6940 km **89 900 €**



CT6 PLATINIUM Neuf **98 560 €**



XT5 PREMIUM 4950 km **59 900 €**



XT5 PREMIUM Neuf **60 900 €**



XT5 PREMIUM Neuf **60 900 €**



XT5 PLAT. 13450 km **64 900 €**



XT5 PLATINIUM Neuf **69 900 €**



XT5 PLATINIUM Neuf **69 900 €**



ESCALADE P. 2580 km **109 900 €**



ESCALADE PLAT. Neuf **109 900 €**

CONDITIONS SUR STOCK DISPONIBLE JUSQU'AU 31.12.2018

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER
 AUTOMOBILES CHASSAY - 37100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



Consommations mixtes : de 12,3 à 14,1 l/100 km - Taux CO₂ : 282 à 322 g/km Visuels et données non contractuels ORIAS N°07032369
 Prix hors frais de mise en circulation, d'immatriculation, de carte grise et des taxes afférentes. R.C.S. TOURS 343 449 419 11/2018

DÉFIEZ L'IMPOSSIBLE.

La Nouvelle BMW X5.



Le plaisir
de conduire



Le charisme de la Nouvelle BMW X5 s'exprime par ses lignes puissantes et élégantes. Équipée des dernières technologies qui conjuguent une sécurité accrue à un dynamisme exacerbé sur tous les terrains, la Nouvelle BMW X5 vous propulse au delà du possible.

Découvrez ce chef d'oeuvre BMW lors d'un essai personnalisé.

NEUBAUER Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 Paris
Tél. 01 46 47 00 00

NEUBAUER Le Chesnay

46-48, rue Moxouris
78150 Le Chesnay
Tél. 01 84 73 20 12

NEUBAUER Chambourcy

33, route de Mantes
78240 Chambourcy
Tél. 01 85 47 03 06

PAJEAN Plaisir

141, rue des Pêcheurs
78370 Plaisir.
Tél. 01 30 05 70 90

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

*Consommation en cycle mixte de la Nouvelle BMW X5: 6 à 8,7 l/100 km. CO₂ : de 158 à 197 g/km selon la norme Européenne NEDC Corrélée.